Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Коммунистическая партия Советского Союза

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза

Год издания 43-й № 144 (13077) | Понедельник, 24 мая 1954 года | ЦЕНА 20 КОП.

Все народы нашей страны, тесно сплоченные вокруг великой Коммунистической партии и Советского правительства, с большим патриотическим подъемом отмечают 300-летие воссоединения Украины с Россией.

БОЛЬШОЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК НАРОДОВ СССР

С огромной теплотой и сердечностью отмечает Советская страна 300-летие воссоединения Украины с Россией. Эта знаменательная историческая дата стала большим национальным праздником русского и украинского народов, праздником всех народов великого многонационального Советского Союза.

22 мая в столице Украины — Киеве состоялась Юбилейная сессия Верховного Совета Украинской Советской Социалистической Республики. С исключительным воодушевлением восприняли трудящиеся Украины приветствие Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза, известие о награждении Украинской ССР и ее славной столицы—города Киева орденами Ленина.

«Эти награды,— говорится в приветственном письме Верховному Совету СССР, Совету Министров СССР и Центральному Комитету КПСС, принятом на Юбилейной сессии Верховного Совета Украинской ССР,— вдохновляют рабочих, колхозников, интеллигенцию Советской Украины на новые трудовые подвиги и достижения во славу нашей великой Родины, во имя счастья и процветания нерушимой семьи советских народов...

Украинский народ и впредь будет высоко держать победоносное знамя нашей великой партии, знамя коммунизма, хранить, как зеницу ока, дружбу народов СССР, крепить союз рабочего класса и крестьянства, могущество и обороноспособность социалистического государства».

Празднование 300-летия воссоединения Украины с Россией повсеместно вылилось в могучую демонстрацию великого единения Коммунистической партии, Советского правительства и народа, демонстрацию неразрывной дружбы народов, выкованной нашей партией, ее бессмертным основателем В. И. Лениным. На Юбилейной сессии Верховного Совета УССР с приветствиями братскому украинскому народу выступили делегации Российской Федерации, Белоруссии, всех союзных республик. Праздник 300-летия воссоединения Украины с Россией близок и дорог каждому члену большой советской многонациональной семьи потому, что своего расцвета Советская Украина достигла под тем же славным и непобедимым знаменем, которое гордо реет над всеми союзными республиками, осеняя свободный мирный труд и счастливую жизнь их народов. Это — великое ленинское знамя нашей Коммунистической партии, знамя братского сотрудничества и дружбы народов, знамя коммунизма! Вековая дружба двух великих славянских народов — русского и украинского — служит живым, вдохновляющим примером для всех социалистических наций нашей страны, наглядно показывает им, что сила народов СССР, основа их независимости и процветания — в их единении, сплоченности, братской взаимопомощи, нерушимой дружбе.

Крепкая дружба с русским народом и другими народами СССР помогла украинскому народу отстоять Советскую власть, разгромить буржуазно-националистическую контрреволюцию, очистить свою землю от иностранных интервентов. Эта великая дружба дала украинскому народу возможность в короткий исторический срок превратить Украину в цветущую индустриально-колхозную социалистическую республику с высокоразвитой промышленностью, крупным механизированным сельским хозяйством и передовой культурой — национальной по форме, социалистической по содержанию. Благодаря братской помощи и бескорыстной поддержке всех народов СССР, и прежде всего великого русского народа, трудящиеся Украины с честью выдержали суровые испытания Великой Отечественной войны.

Любая капиталистическая страна, которой война нанесла бы такие тяжелые раны, какие были нанесены Советской Украине, долгие годы не смогла бы встать на ноги, была бы отброшена в своем развитии на многие десятки лет назад. С Украиной этого не случилось. За короткий срок она не только восстановила все имевшиеся до войны предприятия, но и обогатилась новыми заводами, фабриками, угольными шахтами, электростанциями. Далеко позади остался довоенный уровень развития народного хозяйства Украины.

Оснащенная самой передовой техникой, крупная промышленность Украинской ССР дает сейчас продукции почти в четыре раза больше, чем давала крупная промышленность всей царской России в 1913 году, в том числе почти в 70 раз увеличилась продукция металлообрабатывающей промышленности, в 42 раза — производство электроэнергии. Крепнет и непрерывно расцветает социалистическое сельское хозяйство Украины. На полях республики сейчас работает тракторов на 69 процентов и комбайнов на 65 процентов больше, чем до войны. Крупные успехи достигнуты в развитии науки, культуры, искусства. Осуществлены вековые чаяния украинского народа — все украинские земли воссоединены в едином Украинском советском государстве.

Выдающиеся успехи украинского народа в хозяйственном и культурном строительстве вновь и вновь говорят: нет в мире крепостей, которых не могла бы взять дружная семья советских народов, нет трудностей, которых она не могла бы побороть!

Празднование 300-летия воссоединения Украины с Россией имеет крупнейшее международное значение. Об этом хорошо сказал выступавший на Юбилейной сессии Верховного Совета Украинской ССР руководитель делегации сейма Польской Народной Республики Стефан Игнар. Выражая чувства польского народа, дружба которого с русским, украинским и другими народами СССР растет и крепнет день ото дня, выражая чувства и мысли всех свободолюбивых народов, он заявил:

«Ваша мощь и расцвет, ваше прекрасное коммунистическое строительство — это гарантия нашей свободы, независимости, мира, гарантия нашего развития и расцвета. Великая семья свободных советских народов, в которой почетное место занимает талантливый украинский народ, дает замечательный пример народам всего земного шара и укрепляет в них надежду на помощь делу мира, независимости и социализма во всем мире».

Как великий, немеркнущий маяк, сияет над миром дружба народов СССР. Советская идеология дружбы народов разбивает вдребезги человеконенавистническую проповедь империалистических хищников, их волчью идеологию расовой и национальной вражды и угнетения, воочию показывает, что социализм — это мирный труд, это дружба и братское сотрудничество свободных, равноправных народов!

Сила этой великой дружбы заключена в том, что все народы СССР имеют одну цель, во имя которой они живут и трудятся. Эта цель — осуществление мудрой политики Коммунистической партии и Советского правительства, политики, направленной на благо народа и обеспечивающей построение коммунизма в нашей стране. Единство цели всех народов СССР ярко проявилось и в эти дни, когда во всех республиках торжественно отмечается 300-летие воссоединения Украины с Россией. Эту историческую дату народы Российской Федерации и Украины, трудящиеся всех братских союзных республик ознаменовали новыми успехами в борьбе за осуществление задач, поставленных партией и правительством,— за дальнейшее развитие тяжелой индустрии, крутой подъем сельского хозяйства и производства товаров народного потребления, неуклонное повышение благосостояния трудящихся. Закрепляя и умножая эти успехи, народы СССР, под испытанным руководством Коммунистической партии Советского Союза, уверенно идут вперед, к коммунизму.

300-летие ВОССОЕДИНЕНИЯ УКРАИНЫ С РОССИЕЙ

Юбилейные торжества в Киеве

В праздничной демонстрации трудящихся участвовало 500 тысяч человек

КИЕВ, 23. (Корр. «Правды»). В полном расцвете своих могучих творческих сил торжественно отмечает украинский народ выдающееся историческое событие — 300-летие воссоединения Украины с Россией.

Прекрасны и неповторимы народные торжества, посвященные славному юбилею! Полны ликования и радости улицы и площади столицы Украины — орденоносного города Киева. Куда ни кинешь взор — всюду лес знамен, транспарантов, вымпелов. Горделиво реют государственные флаги СССР, Российской Федерации, Украинской ССР, всех союзных республик. На языках братских народов начертаны на полотнищах слова сердечного привета трудящихся Украины народам Советского Союза, родной Коммунистической партии.

Особенно торжественно выглядит центральная магистраль города — Крещатик. Сегодня здесь в ознаменование 300-летия воссоединения Украины с Россией состоялись военный парад и демонстрация трудящихся.

10 часов утра. На трибунах — депутаты Верховного Совета СССР и Украинской ССР, дорогие гости: делегации Российской Федерации и других братских республик, представители дружественной Польской Народной Республики, новаторы промышленности, транспорта и строек, передовики сельского хозяйства, деятели науки, литературы и искусства Украины.

На правительственную трибуну поднимаются первый секретарь ЦК КП Украины А. И. Кириченко, председатель Совета Министров Украинской ССР Н. Т. Кальченко, председатель Президиума Верховного Совета Украинской ССР Д. С. Коротченко, председатель Президиума Верховного Совета РСФСР М. П. Тарасов, руководители делегаций союзных республик.

Военный парад принимает командующий войсками Киевского военного округа генерал армии В. И. Чуйков. Закончив объезд войск и поднявшись на трибуну, он обращается со словами горячего привета к солдатам и матросам, курсантам, сержантам и старшинам, офицерам и генералам, ко всем трудящимся Советской Украины, к ее дорогим гостям.

Торжественным маршем проходят сводные офицерские колонны. Затем следуют курсанты киевских военных училищ. Тепло приветствуют присутствующие на трибунах воспитанников Суворовского училища. По Крещатику движется мотопехота. Проходит артиллерия

Внушительное зрелище представлял воздушный парад. С молниеносной быстротой звено за звеном пронеслись реактивные самолеты.

Парад войск Киевского гарнизона в честь 300-летия воссоединения Украины с Россией явился яркой и внушительной демонстрацией силы и могущества Советских Вооруженных Сил, бдительно охраняющих мирный труд советских людей, священные рубежи нашей Родины.

Проходит несколько минут — и Крещатик заполняют праздничные колонны демонстрантов. Впереди — большие макеты двух орденов Ленина. Этой высокой награды удостоены Украинская ССР и ее столица Киев.

В праздничном шествии участвуют школьники. Выражая чувства горячей любви трудящихся Украины к дорогим гостям, дети под бурные аплодисменты вручают представителям братских республик букеты живых цветов.

На украинском и русском языках звучат здравицы в честь Коммунистической партии и Советского правительства, в честь великого русского народа и всех народов СССР.

— Да здравствует неразрывное единство украинского и русского народов и всех народов нашей страны!—гремит над рядами демонстрантов.

Готовя достойную встречу великому национальному празднику, тысячи рабочих на предприятиях столицы Украины приняли высокие социалистические обязательства. Сегодня коллективы предприятий рапортуют о выполнении этих обязательств. В ознаменование 300-летия воссоединения Украины с Россией коллективы киевских заводов — имени Горького, имени Лепсе, шелкового комбината, фабрик имени Карла Маркса, имени Смирнова-Ласточкина и десятков других предприятий — досрочно выполнили производственное задание пяти месяцев.

Неиссякаем поток демонстрантов. Киевляне, как и весь украинский народ, в этот день великой радости и счастья посылают сердечные слова братского привета трудящимся стран народной демократии, всем народам, борющимся за мир, за демократию, за социализм.

В праздничном шествии трудящихся столицы Украины приняло участие 500 тысяч человек.

В день великого праздника украинский народ вновь и вновь продемонстрировал свое сплочение вокруг Коммунистической партии Советского Союза, свою готовность и впредь отдавать все силы делу построения коммунизма в нашей стране.

* * *

После демонстрации тысячи людей заполнили парки и сады Киева. На открытых эстрадах выступали мастера искусств и коллективы художественной самодеятельности.

Большой спортивный праздник состоялся на стадионе имени Хрущева.

Когда спустились сумерки, над ликующим городом прозвучали залпы артиллерийского салюта. Над Днепром зажглись огни многочисленных праздничных фейерверков.

Праздничная Москва

...Красная площадь. Ее оформление посвящено 300-летию воссоединения Украины с Россией. На здании ГУМ'а, в обрамлении государственных флагов союзных республик,— барельефы В. И. Ленина и И. В. Сталина. Золотом сверкает цифра «300», знаменующая многовековую дружбу русского и украинского народов.

На фасаде Исторического музея укреплен макет ордена Богдана Хмельницкого. Позавчера здесь открылась большая выставка, повествующая о совместной борьбе русского и украинского народов за свободу и независимость.

Рано начались вчера празднества. Их открыли дети. Они первыми пришли в парки, заполнили аллеи и лужайки. Как и всегда в дни всенародных торжеств, был переполнен Центральный парк культуры и отдыха имени Горького. На набережной Москвы-реки под звуки оркестров танцевала и пела молодежь. В полдень участники художественной самодеятельности дали концерт. В это же время сильнейшие шахматисты Москвы и Украины начали товарищеский матч. В Зеленом театре состоялась встреча с гроссмейстерами М. Ботвинником, В. Смысловым, А. Котовым.

Посетителям Центрального парка запомнилось театрализованное представление «Переяславская Рада».

На 44 открытых эстрадах столицы выступало более шести тысяч участников художественной самодеятельности. Сколько разнообразия, талантов, веселья в народном творчестве!

В три часа дня десятки тысяч москвичей собрались на стадионе «Динамо».

Под звуки оркестра мимо Северной трибуны торжественным маршем проходят три тысячи физкультурников Москвы и представители спортсменов Украинской республики. В головной колонне спортсмены несут отливающий золотом Государственный герб СССР, государственные флаги СССР, УССР и РСФСР. Мимо трибун проходят спортсмены ЦДСА, «Динамо», «Спартака», «Трудовых резервов», «Локомотива», «Буревестника», «Медика», «Красной Звезды» и других спортивных обществ.

...Дается старт женскому забегу на 100 метров. В нем участвуют украинские и московские спортсмены. Первой финиширует москвичка И. Турова. Легкоатлеты соревнуются в прыжках в высоту с разбега, в толкании ядра, в прыжках с шестом, в беге с барьерами.

Начинаются массовые гимнастические выступления физкультурников общества «Спартак». Гимнасты показывают разнообразные упражнения. В их движениях отражена работа и косаря, и кузнеца, и лесоруба.

Выступают спортсмены общества «Трудовые резервы». На стадионе появляются 22 мотоциклиста. Всеобщий восторг вызывает шестилетний Геня Велюгин. Он уверенно едет на крошечном мотоцикле, возглавляя колонну. За ним ведет свою машину заслуженный мастер спорта, неоднократный чемпион страны Евгений Грингаут. Мотоциклистов вновь сменяют гимнасты. Сотни юных физкультурников выполняют упражнения с гантелями.

Поле на какое-то мгновение пустеет. Но вот оно вновь играет разноцветными красками. Громкими аплодисментами сопровождают зрители композиционное выступление с шестами физкультурников общества «Динамо». Они четко и безукоризненно строят различные рисунки на зеленом ковре стадиона. В этот же день на стадионе проводилась очередная встреча на первенство страны по футболу. Играли московские команды ЦДСА и «Локомотив».

...Просторна Манежная площадь. К 6 часам вечера она была заполнена москвичами. Праздничный концерт открылся «Патриотической песней» Глинки, исполненной Большим симфоническим оркестром и Большим хором Всесоюзного радио под управлением народного артиста РСФСР А. Гаука. Затем исполнялись произведения Лысенко, Чайковского, Мусоргского. Мастеров искусств сменила художественная самодеятельность. Творческие коллективы клуба «Красная Роза» и Дворца культуры Автозавода имени Сталина показали русские и украинские пляски...

На стадионах и спортивных площадках Москвы вчера прошли массовые соревнования физкультурников. В 12 часов дня на площади Маяковского был дан старт велосипедной гонке по Садовому кольцу на приз газеты «Московская правда». В ней приняло участие свыше тридцати сильнейших команд. Первое место завоевала команда ЦДСА.

У гранитной набережной Парка культуры и отдыха имени Горького состязались гребцы сборных команд Москвы и Украины. На эстраде Большого Массового поля выступали тяжелоатлеты, а на рингах — боксеры.

В парке ЦДСА играли сборные баскетбольные команды Украины и Москвы. Приз открытия сезона по парусному спорту разыгрывался на Клязьминском водохранилище. Большой конноспортивный праздник проведен на ипподроме.

До поздней ночи продолжались народные гулянья на Ленинских горах, около высотного здания МГУ, у станции метро «Автозавод имени Сталина», у Всесоюзной сельскохозяйственной выставки, Первого подшипникового завода и в других местах.

В братских республиках

БЕЛОРУССИЯ

МИНСК, 23. (По телефону). 300-летие воссоединения Украины с Россией вместе со всем советским народом широко празднуют трудящиеся Белоруссии.

Накануне торжественного дня в Минске состоялась сессия городского Совета депутатов трудящихся. Решением исполкома городского Совета одна из улиц столицы Белорусской ССР названа именем Богдана Хмельницкого.

Весь сегодняшний день над белорусской землей в городах и селах звучали песни на русском, белорусском, украинском языках. Сегодня с утра трудящиеся Минска заполнили парки и скверы города. Здесь выступили коллективы Государственного хора Белорусской ССР, Белорусской государственной эстрады и филармонии. В парке культуры и отдыха имени Горького многочисленные посетители ознакомились с выставкой, посвященной 300-летию воссоединения Украины с Россией.

УЗБЕКИСТАН

ТАШКЕНТ, 23. (Корр. «Правды»). На заводах и фабриках, на хлопковых полях, в рыбачьих поселках и на высокогорных станциях трудящиеся Узбекистана торжественно отмечают славный праздник украинского, русского и всех других народов Советского Союза.

На всех зданиях в Ташкенте подняты алые флаги. В полдень десятки тысяч жителей города заполнили площади и улицы, парки и скверы. Повсюду забили фонтаны, загремела музыка. Раздались мелодии узбекских, русских и украинских песен. Жители Ташкента, как и всего Узбекистана, слушали праздничную радиопередачу из Киева.

ЛАТВИЯ

РИГА, 23. (Корр. «Правды»). Большой праздник песни в честь 300-летия воссоединения Украины с Россией состоялся на берегу Киш-озера. Сводный хор Сталинского района Риги и хоровые коллективы предприятий исполняли песни народов Советского Союза о дружбе народов, о счастливой жизни.

АЗЕРБАЙДЖАН

БАКУ, 23. (Корр. «Правды»). Большой праздник был сегодня в столице Азербайджана. Как только сгустились сумерки, началось народное гулянье в парке имени Низами. Тысячи людей заполнили другие парки Баку. На стадионах состоялись массовые спортивные соревнования.

Многие семьи бакинцев отметили славный юбилей за праздничным столом. За национальный праздник русского, украинского и всех народов СССР, за их нерушимое братство поднимали первые тосты нефтяники, машиностроители.

КИРГИЗИЯ

ФРУНЗЕ, 23. (Корр. «Правды»). Центром народного праздника трудящихся столицы Киргизии был сегодня стадион «Спартак». Здесь состоялся праздник песни, посвященный выдающемуся историческому событию — 300-летию воссоединения Украины с Россией. Стадион заполнило более двадцати тысяч зрителей.

Радостно отметили всенародный праздник трудящиеся всех городов и сел республики.

МОЛДАВИЯ

КИШИНЕВ, 23. (ТАСС). Торжественно отметили сегодня 300-летие воссоединения Украины с Россией трудящиеся столицы Молдавии. С утра улицы и парки Кишинева заполнили тысячи горожан. В заводских клубах, на открытых площадках состоялись концерты артистов Молдавской филармонии и коллективов художественной самодеятельности, программы которых составлены из произведений русских, украинских и молдавских композиторов.





Празднование 300-летия воссоединения Украины с Россией 23 мая 1954 года. На снимках: 1. Киев. Праздничное шествие трудящихся. 2. Москва. Парад физкультурников на центральном стадионе «Динамо».

Фото С. Михайловой (Фотохроника ТАСС) и Ф. Кислова.

УЛУЧШИТЬ РАБОТУ И ОРГАНИЗОВАТЬ НОВЫЙ ПОДЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Речь первого заместителя Председателя Совета Министров Союза ССР товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

на Всесоюзном совещании актива работников железнодорожного транспорта

Товарищи! Центральный Комитет нашей партии и Совет Министров СССР приняли решение созвать настоящий актив работников железнодорожного транспорта, считая, что такой актив будет иметь большое и серьезное значение не только для транспорта, но и для всего социалистического народного хозяйства.

Знаменательно то, что настоящий актив работников железнодорожного транспорта собрался в Кремле, в зале Верховного Совета, и что в его работе принимают участие руководители нашей великой Коммунистической партии и Советского правительства. **(Продолжительные аплодисменты).**

Как в 1935 году прием железнодорожников руководителями партии и правительства в Кремле определил новый подъем и вдохновил железнодорожников на большие творческие дела, так и настоящий актив с участием руководителей партии и правительства вдохновляет наших железнодорожников на новый большой подъем нашего славного железнодорожного транспорта. **(Бурные аплодисменты).**

Совещание актива работников железнодорожного транспорта собралось в момент, когда наша страна вступила в период нового великого подъема. Центральным Комитетом нашей партии и Советским правительством разработана и успешно осуществляется, при активной поддержке всего народа, программа ускоренного развития сельского хозяйства и производства товаров народного потребления, повышения благосостояния всех советских людей на основе дальнейшего развития нашей мощной тяжелой индустрии.

С новым подъемом социалистического народного хозяйства неразрывно связан и новый подъем железнодорожного транспорта Советского Союза. Железнодорожный транспорт всегда, как в зеркале, отражал и отражает в своем развитии те изменения, которые происходили в нашей стране в связи с осуществлением генеральной линии партии на каждом этапе социалистического строительства. Это связано с огромным значением и большой ролью транспорта.

Наша партия исходила и исходит из учения Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина, что транспорт, являясь четвертой областью материального производства после добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности, продолжает процесс производства, ибо продукты, произведенные на фабриках и заводах, в колхозах и совхозах, только тогда закончены производством, когда они доставлены к месту потребления.

Великий Ленин с исключительной силой заострял вопрос о роли транспорта, называя его материальной опорой для связи между промышленностью и земледелием. Продолжатель дела Ленина — великий Сталин подчеркивал со всей силой, что развитие народного хозяйства такого громадного государства, как наше, «невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие».

Наша партия не случайно на каждом новом этапе социалистического строительства заостряла вопрос о подъеме и улучшении работы транспорта, как важнейшего условия успешного решения поставленных задач.

На всех этапах борьбы за укрепление Советской власти, за строительство социализма, железнодорожники двигали транспорт вперед под руководством Коммунистической партии, ее ЦК и Советского правительства во главе с основателем нашей партии и государства великим Лениным и продолжателем его дела великим Сталиным. **(Продолжительные аплодисменты).**

Огромную роль железнодорожный транспорт сыграл в претворении в жизнь генеральной линии партии на социалистическую индустриализацию страны и коллективизацию сельского хозяйства, в выполнении пятилеток, в создании экономической базы для построения социалистического общества. Несмотря на этот рост, в первые годы второй пятилетки наметилось серьезное отставание железнодорожного транспорта, он начал тормозить развитие социалистического хозяйства. Разгром предельщиков на транспорте, выдвижение новых большевистских испытанных кадров, развязывание творческих сил широких масс железнодорожников, проведение крупных мероприятий по реконструкции железных дорог обеспечили ликвидацию отставания транспорта, быстрый рост грузооборота и удовлетворение растущих потребностей социалистического хозяйства.

На основе индустриализации страны развернулось техническое перевооружение транспорта. Рост и укрепление железнодорожного транспорта в предвоенные годы стали прочной основой той огромной роли, которую сыграл транспорт в Великой Отечественной войне. Транспорт прошел через горнило величайшей войны, явившейся для него, как и для всей социалистической экономики, суровым контролером. Железнодорожный транспорт с честью выдержал небывалую нагрузку и суровые испытания войны, оказался достойным сыном нашей матери-Родины, достойным братом нашей славной героической Советской Армии. **(Продолжительные аплодисменты).**

Славные традиции работы железнодорожников в годы индустриализации страны, коллективизации сельского хозяйства и в годы Отечественной войны необходимо свято хранить, передавать их многочисленным кадрам молодых железнодорожников, делать образцом работы при решении крупных задач мирного коммунистического строительства. Что же касается богатого опыта работы железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны, то он может крепко пригодиться в любой момент для сокрушительного отпора любому империалистическому агрессору, который посмеет напасть на нашу Родину. **(Бурные аплодисменты).**

В послевоенный период мы вместе со всем народным хозяйством, собственными силами, без всякой помощи извне, ликвидировали небывалые разрушения, двинули далеко вперед развитие транспорта. Транспорт, как и все народное хозяйство, как и вся наша славная индустрия — уголь, металл, нефть и другие отрасли, — на основе решений партии и ее XIX съезда к настоящему времени оставил далеко позади довоенный уровень. В этом проявились огромные преимущества социалистической системы хозяйства, при которой транспорт, как и все наше хозяйство, развивается непрерывно и бескризисно, в то время как в капиталистических странах вместе с падением производства в периоды кризисов резко падает и работа транспорта.

В настоящее время партия и правительство выдвинули, как главную задачу, обеспечение крутого подъема сельского хозяйства и развитие производства предметов народного потребления.

Учитывая ту роль, которую железнодорожный транспорт играет в развитии социалистической экономики, можно без преувеличения сказать, что успех претворения этой программы в жизнь в большой степени зависит от работы транспорта. Без четкой и бесперебойной работы транспорта нет обмена веществ в социалистическом обществе. Транспорт—это система кровообращения страны.

Перед железнодорожным транспортом стоят новые, крупные и сложные задачи. Именно эти задачи мы и должны разработать на настоящем активе на основе большевистской самокритики. Железнодорожники со всей энергией должны взяться за выполнение новых задач, памятуя, что борьба за создание достатка продовольствия, промышленных товаров народного потребления, жилья, культуры, за серьезное повышение материального благосостояния и культурного уровня советского народа является главной задачей нынешнего периода великого подъема, переживаемого нашей страной.

Можно не сомневаться, что Коммунистическая партия, единая и закаленная в боях с внутренними и внешними врагами, руководимая и сплоченная своим Центральным Комитетом, одержит и эту историческую победу. **(Бурные аплодисменты).**

ОСВОИТЬ РАСТУЩИЕ ГРУЗОПОТОКИ, ВЫПОЛНЯТЬ ПЛАНЫ ПЕРЕВОЗОК НЕ ТОЛЬКО КОЛИЧЕСТВЕННО, НО И КАЧЕСТВЕННО, В ОСОБЕННОСТИ ПО РОДАМ ГРУЗОВ

Наш железнодорожный транспорт имеет бесспорные достижения, установленные государственные планы перевозок он выполняет и в основном удовлетворяет в настоящее время потребности народного хозяйства и трудящихся в перевозках. Однако было бы неправильным не видеть, что железные дороги в связи с беспрерывным ростом хозяйства уже сейчас испытывают известное напряжение в работе. В течение ряда лет железнодорожный транспорт не выполняет планы погрузки по ряду грузов, и притом важных грузов. Конечно, часть вины падает на самих грузоотправителей, однако и дороги не обеспечивают своевременную погрузку. Не приходится доказывать, что это отражается на развитии народного хозяйства.

Если уже сейчас железнодорожный транспорт работает напряженно, то, имея в виду перспективы большого роста грузопотоков в ближайшие годы и особенно их географию, это напряжение, в случае если не будут приняты серьезные меры, может перейти в неудовлетворение потребности народного хозяйства в перевозках. Необходимо предвидеть, что перевозки грузов по железным дорогам должны возрасти к 1960 году не менее чем на 50—60 проц. Транспорт должен будет сочетать рост погрузки грузов тяжелой индустрии с непрерывно возрастающей погрузкой продукции сельского хозяйства и товаров народного потребления.

Задача заключается в том, чтобы своевременно и серьезно подготовиться к росту перевозок хлебных и других сельскохозяйственных грузов, улучшить регулировку крытых вагонов, создать резерв крытых на дорогах погрузки, тщательно продумать грузопотоки хлеба на перспективу и соответственно развить пропускные способности, развить станции массовой погрузки хлеба, усилить и механизировать технические средства по промывке, очистке, дезинфекции и ремонту крытых вагонов в пунктах погрузки. Это то, на чем спотыкаются каждый год некоторые дороги и станции при погрузке хлеба.

Важнейшим вопросом является транспортировка скоропортящихся грузов (мясо, масло, рыба и др.) и живности. Перевозки этих грузов должны увеличиться в 1955 году больше чем в полтора раза против 1953 г.

Между тем в этом деле имеются серьезные недостатки, например, скорость доставки скоропортящихся грузов невысокая, ниже предусмотренной по графику. Необходимо ускорить продвижение «холодных» поездов до 500—600 км в сутки и серьезно сократить оборот ледника уже в 1954 году на двое суток. Работа пунктов льдоснабжения почти не механизирована. Необходимо осуществить механизацию. Коренное улучшение дела перевозок ценных продовольственных товаров должно дать широкое внедрение поездов с механическим охлаждением.

Выполняя Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 6 октября 1953 года, мы в прошлом году перевезли немало скоропортящихся грузов сверх плана. Но имейте в виду, товарищи, что это были только цветочки, а ягодки будут впереди. **(Аплодисменты).**

Главная трудность в обеспечении перевозок большинства товаров народного потребления (кондитерские изделия, ткани, обувь и др.) — это организация перевозок мелкими отправками. Выход состоит в том, чтобы развить вовсю контейнерное дело. Однако контейнерные перевозки сильно отстают от потребностей народного хозяйства. Наряду с промышленностью сами железные дороги должны организовать у себя производство контейнеров. Необходимо добиться того, чтобы у нас было не 130 тыс. контейнеров, как сейчас, а миллион — полтора. **(Аплодисменты).**

Нам предстоит серьезная работа с погрузкой грузов колхозов, колхозников, которые также будут привозить на станции грузы небольшими партиями. Необходимо иметь запас вагонов на станциях, необходимо, чтобы курсировали аккуратно сборно-раздаточные вагоны. Необходимо, чтобы колхозы заблаговременно, не менее чем за два дня, предупреждали начальника станции о предстоящей погрузке. Главное, необходимо организовать через Центросоюз массовые закупочные операции, чтобы кооперация закупала сразу 100 и более тонн, а железные дороги грузили их укрупненными партиями на определенных станциях.

Обеспечение в больших размерах погрузки товаров народного потребления не должно означать, что **грузы тяжелой индустрии** отходят на второй план. Ведь мы ликвидировали в планах перевозок вторую категорию не для того, чтобы в эту вторую категорию попали грузы тяжелой индустрии. **(Аплодисменты).** Обеспечение погрузки угля, металла, нефти, леса и особенно крепежа, цемента, химикатов, машин, перевалочных и экспортно-импортных грузов должно свято соблюдаться на железных дорогах.

Главному управлению движения МПС, проявляющему слабость в выполнении регулировочных заданий, необходимо покончить с грубыми нарушениями дорогами и отделениями регулировочной дисциплины, являющейся общегосударственной дисциплиной.

В борьбе за качество перевозок важнейшей задачей является ускорение доставки грузов. Много еще имеется просрочек в доставке грузов на железных дорогах, хотя сами нормы являются льготными. Необходимо повысить культуру всей грузовой и коммерческой работы и грузового хозяйства железных дорог. Особенно важным, например, является вопрос о весовом хозяйстве. Неправильное и неточное взвешивание приводит к большому недоиспользованию подъемной силы вагонов (уменьшение статнагрузки на 1 тонну в вагоне дает потери в перевозке свыше 50 млн. тонн в год). Кроме того, при неточном взвешивании грузов недогруз грузоотправителем остается нераскрытым и приводит к недодаче грузов поставщиками и по существу к обману получателя груза и тем самым государства.

Надо поднять удельный вес и значение грузовых и коммерческих служб на дорогах. Грузовые и коммерческие службы на дороге должны играть роль органа сбыта продукции железной дороги, т. е. перевозок. Они в настоящее время слабо выполняют такую роль. Активность работников грузовой и коммерческой служб по преимуществу поощряется тогда, когда нужна какая-нибудь справка, чтобы отпарировать то или иное «нападение клиента». **(Смех).** Работники грузовых служб должны быть крепко экономически подкованными, квалифицированными и вести свою работу с достоинством и не дрожать как перед грузоотправителем, так и перед своим начальством. **(В зале оживление).**

Необходимо строго соблюдать Устав железных дорог. Устав, утвержденный в 1935 году, сыграл большую роль, но сейчас он частично устарел. Сейчас разработан проект нового Устава. В новом Уставе разработаны вопросы, которых не было раньше ни в одном из Уставов железных дорог, — о грузовом и коммерческом хозяйстве и устройствах для обслуживания пассажиров, о смешанных перевозках, о системе планирования, о взаимной ответственности железных дорог и клиентуры, о подъездных путях необщего пользования и т. д. В связи с этим необходимо отметить, что транспортные цехи промышленности не занимают того места, которое они должны занимать. Неуклонное выполнение нового Устава, как основного закона железнодорожных перевозок, будет иметь большое значение.

О нерациональных перевозках как крупном резерве и о мерах борьбы с ними я подробно говорил на последней сессии Верховного Совета СССР. Железнодорожникам предоставлено право исключать нерациональные перевозки из плана и не принимать их, но они этим правом пользуются слабо. Дело не только в том, что железнодорожники недостаточно умело исключают нерациональные перевозки, но и в том, что часть железнодорожников не имеет аппетита бороться с дальними перевозками.

Основная единица грузооборота — это тонны, помноженные на километры, т. е. тонно-километры. Можно грузооборот выполнить за счет первой части, т. е. погрузить больше тонн. Можно выполнить и за счет второй части — грузить тонн поменьше, а дальность в километрах дать побольше. Государству же выгоднее, чтобы тонн было больше, да к тому же еще тонн определенных родов грузов, т. е. перевыполнять план за счет увеличения перевозок в тоннах, а не за счет увеличения дальности перевозок в километрах. Министерство путей сообщения должно стать стражем общегосударственных интересов, и борьба за исключение нерациональных перевозок должна быть более острая.

Крупным резервом является развитие смешанных железнодорожно-водных, автомобильных перевозок, укрепление и развитие единой транспортной системы, чтобы различные виды транспорта дополняли и взаимозаменяли друг друга. **(Аплодисменты).**

ЛИКВИДИРОВАТЬ НЕДОСТАТКИ В ИСПОЛЬЗОВАНИИ МОЩНОСТЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, МОБИЛИЗОВАТЬ РЕЗЕРВЫ ТРАНСПОРТА, ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Как видите, товарищи, задачи большие и сложные. Мы можем справиться с этими задачами — выросло хозяйство, кадры выросли, есть с кого спросить. Какие же мы имеем возможности и резервы для выполнения этих задач? Во-первых, сокращать дальность перевозок, рационализировать их. Во-вторых, мобилизовать ресурсы и резервы. Эта мобилизация состоит из двух частей. Первая часть — это просто ликвидация недостатков и безобразий, имеющихся у нас. А вторая часть — это творческая инициатива по мобилизации резервов. В-третьих, увеличивать мощь хозяйства, пропускную способность, увеличивать вагонный и паровозный парк и т. д.

Остановлюсь на вопросах мобилизации резервов. Эта задача с особой силой была подчеркнута на сессии Верховного Совета СССР в речах первого секретаря Центрального Комитета нашей партии товарища Хрущева **(аплодисменты)** и Председателя Совета Министров СССР товарища Маленкова. **(Аплодисменты).**

Известно, что ускорение оборота вагона является собирательным и решающим условием мобилизации резервов мощностей. Оборот вагона — это не статистическая величина, а результат производственных процессов и, прежде всего, технической и коммерческой скоростей. Из общего времени оборота вагон находится на промежуточных станциях 10 проц., на участковых станциях—10,5 проц., на сортировочных станциях — 28,8 проц. и на станциях погрузки и выгрузки — 30,3 проц. времени оборота. Из этого видно, что значительная часть наших мощностей пропадает и съедается в каждом из этих производственных процессов. Наши резервы кроются в каждом из них, начиная с **технической скорости.** Некоторые считают, что сейчас нет резервов для увеличения технической скорости. К сожалению, это «нет» подтверждается тем, что в последние годы техническая скорость не растет, в то время как возможности имеются: рост технической вооруженности транспорта обеспечивает рост технической скорости.

Нужно сказать, что на дорогах и в министерстве спускают на тормозах борьбу за техническую и коммерческую скорость, достаточно, например, указать, что локомотивное управление и управление движения МПС при установлении времени хода поезда по перегонам дали ненужные надбавки к расчетным временам хода поездов. В графике 1953 года эти надбавки составляют 3,2 проц. В результате машинисты ограничивают форсировку котла. Ликвидация этих надбавок даст повышение технической скорости на 1 км/час.

Министерство путей сообщения также неправильно изменило тормозные таблицы и нормы в Правилах технической эксплуатации и этим ограничило техническую скорость движения поездов. Введение ограничения по тормозам понижает среднюю техническую скорость на 1,5—2 км/час. Такие тормозные ограничения введены в то время, как мощность тормозных средств возросла, да и путь укреплен.

Необходимо, чтобы путейцы улучшили содержание пути там, где они установили ограничения, и отменили их, что может дать повышение технической скорости на 1,3 км. Я думаю, что машинистам сейчас нужно требовать от путейцев укреплять путь, одним словом, наступать на путейцев. **(В зале движение, смех).**

Таким образом, мы можем до 1960 года поднять техническую скорость в среднем на 5—6 км/час, а по ряду депо, где она особенно ограничена, можно достигнуть увеличения технической скорости на 7—10 км.

Зачинатели всего передового на транспорте, вы, товарищи машинисты, должны сейчас и в этом вопросе занять передовые позиции и двинуть вперед техническую скорость. **(Аплодисменты).**

Коммерческая скорость может быть поднята наиболее доступными способами, без больших капиталовложений и больших затрат. Резервы коммерческой скорости — в сокращении разрыва между технической и коммерческой скоростью, составляющего 11,5 км. Этот завышенный разрыв образуется в результате чрезмерных простоев поездов на промежуточных станциях. На каждом участке поезд более двух раз останавливается для технических надобностей. Это неправильно.

Необходимо широко поддержать движение передовых машинистов за сокращение числа и продолжительности технических стоянок, а по ряду участков ездить без набора воды и чистки топки. Одно это может дать увеличение коммерческой скорости на 1—1,5 км.

Надо поддержать также борьбу лучших диспетчеров за ликвидацию излишних обгонов и скрещений поездов. Большое значение имеет опыт поездного диспетчера т. Королевой, добивающейся безобгонного движения поездов на двухпутном участке. Тов. Королева получила звание лауреата Сталинской премии. Но смысл не в том, чтобы одному человеку присудить почетное звание и любоваться им. Смысл заключается в широком применении этого передового опыта на всех дорогах, на всех участках. А таких передовых женщин, как т. Королева, нужно выдвигать, а то они у нас доходят только до диспетчера и застревают. **(Бурные аплодисменты).**

За счет сокращения простоев на промежуточных станциях можно поднять коммерческую скорость примерно на 2,4 км в час, а с учетом роста технической скорости коммерческая скорость может быть до 1959—1960 гг. увеличена без больших капиталовложений минимум на 6,5 км.

Наряду с этим надо резко сократить простои поездов на участковых станциях, через которые поезда проходят без переработки. Необходимо, чтобы Главное управление движения прекратило закладывать в графики огромные стоянки транзитных поездов, которые демобилизуют работников станций, как это, например, было в графике 1953 года, в котором средняя стоянка составляла 1,1 часа вместо 45 минут по технологическому процессу.

Простои вагонов на сортировочных станциях занимают особо большое место в обороте вагона. Каждый вагон за время оборота простаивает на технических станциях 62,7 часа. Отмечают, что технические станции выполнили в 1953 году норму простоя вагонов — при норме 5,6 часа простой составил 5,5 часа. Однако установленные нормы простоя выше довоенных норм. Вряд ли мы найдем в СССР какую-либо отрасль хозяйства, в которой нормы 1954 года были бы льготнее довоенных. На станциях грубо нарушаются важнейшие технологические принципы организации работы: формирование поездов не совмещается с роспуском, работа по подготовке вагонов к отправлению не совмещается с накоплением и перенесена в отправочные парки, нарушена параллельность переработки вагонов. Механизированные горки работают сейчас всего 50—60 проц. времени, а остальное время простаивают. Это показывает, что Главное управление движения МПС плохо руководит работой станций.

Задача заключается в том, чтобы резко сократить простои вагонов на сортировочных станциях, восстановить нарушенную технологию работы, шире применять передовые методы формирования поездов, такие, как методы Краснова, Кожухаря, метод станций Брянск, Дебальцево, методы составителей Архипова, Карашкевича, Чернелевского.

Задача сокращения простоев вагонов на станциях тесно связана с планом формирования поездов.

План формирования является единой системой организации вагонопотоков. Он определяет разделение труда по формированию поездов между станциями и дорогами всей сети. Поэтому выполнение плана формирования должно быть законом для железных дорог, который никто не имеет права нарушать. Между тем дисциплина плана формирования в настоящее время ослаблена. В особенности нарушают план формирования станции Северо-Запада, Центра и Юга, работающие в наиболее легких условиях и засоряющие своим браком затрудненные станции Урала и Сибири.

Выигрыш времени в продвижении вагонов является основным критерием для составления плана формирования. Между тем пробег поезда без переработки явно недостаточен — в среднем всего 299 км. Не используются по преимуществу по вине грузоотправителей экономические резервы плана формирования, 70 проц. отправительских маршрутов расформировываются в пути или идут менее 300 км.

При составлении плана перевозок грузоотправителями допускается значительная распыленность грузопотоков по назначениям. Например, в Московский узел такие грузы, как сахар, соль, консервы, ткани, одежда, обувь, прибывают под выгрузку на все 30—40 станций, имеющихся в узле. Надо устранить недостатки и поднять составление плана формирования на более высокий научный уровень, обеспечив увеличение пробега без переработки, сокращение простоев под накоплением, укрупнение потоков.

График движения поездов — железный закон работы транспортного конвейера — является решающим средством реализации всех указанных выше резервов. Наш железнодорожный конвейер раскинулся на 120 тыс. км. Следить за каждой частью этого конвейера очень трудно. Должна быть единая дисциплинирующая сила. Эта сила — график движения поездов. Он сейчас, даже при имеющихся недостатках, является могучим орудием организации движения поездов на железнодорожном транспорте.

График движения поездов является основной обобщающей технической нормой, определяющей всю работу железных дорог. Для железной дороги график не есть только расписание движения поездов. График определяет технические возможности железных дорог по перевозкам. Выполнение графика есть универсальный технический показатель организованности и культуры работы железнодорожников. Нужно понять, что графики не должны быть рассчитаны на худшие образцы работы, не должны ориентироваться на плохих работников, не должны узаконивать практику безобразных простоев. График должен быть фактором, который толкает работников вперед и заставляет плохих работников работать лучше.

В чем основной минус действующих сейчас графиков? Самое главное то, что в нынешнем графике нет общесетевых сквозных поездов, начало которым было заложено еще в довоенном графике. График сейчас является участковым и считается выполненным, когда поезд прошел от одного участка до другого. Если до Ташкента у нас 25 таких участков, то по каждому участку может оказаться, что график выполнен, а поезд пришел в пункт назначения на много часов позже, чем ему полагалось. Это происходит потому, что на участковой и технической станциях поезд стоит, а в график это не входит. Вот и получается, что по каждому участку стопроцентное выполнение графика, а по сумме участков, т. е. по всему направлению, поезд приходит в пункт назначения с большим опозданием.

Постановлением Совета Министров СССР и ЦК КПСС от 6 октября 1953 года отмечалось: «На железных дорогах после войны не восстановлены в графиках движения поездов «синие» поезда, то-есть прямые поезда общесетевого расписания, в которых без переформирования по одному расписанию от станции отправления до пунктов назначения перевозились важнейшие народнохозяйственные грузы, что ускоряло их доставку и улучшало контроль за продвижением этих грузов».

Создалась уравнительная система в графике, когда поезда с общегосударственными грузами (уголь, хлеб, нефть и др.) и местными, менее важными, грузами ставятся в графике в одни условия. Сама эта уравнительная система наносит вред делу ускорения продвижения важнейших общегосударственных грузов. Да еще завели жесткие нитки для каждого поезда. Диспетчер даже не имеет права отправить более срочный поезд впереди балластного. Эти на словах жесткие нитки на деле оказываются гнилыми и обрывающимися. **(Смех).**

Нам нужно в первую очередь обеспечить интересы важнейшей части поездов с грузами общегосударственного значения (угольные и наливные маршруты, «холодные» поезда со скоропортящимися грузами, ускоренные товарные поезда и т. д.). Такие поезда мы должны продвигать по общесетевому сквозному графику и учет вести от пункта формирования до пункта расформирования, как по пассажирским поездам, хотя с другими скоростями. Отмечу, что пассажирские поезда в 1953—1954 гг. идут медленнее, чем до войны, без всякого основания, так как в график закладываются льготные простои.

Введение общесетевых сквозных поездов дело нелегкое, и, вероятно, не в один год мы охватим 50—60 проц. всех поездов, но нужно иметь принципиальную линию и план на несколько лет. К сожалению, даже после постановления от 6 октября министерство проявило недооценку общесетевых поездов и наметило в графике 1954 года всего 17 проц. таких поездов. Необходимо покончить с колебаниями в этом решающем вопросе.

Я уверен, что, если займемся этим со всей большевистской настойчивостью, мы добьемся того, что сквозные общесетевые поезда займут свое серьезное место в графике, и тем самым мы укрепим график, как железный закон, который приведет к новым победам железнодорожного транспорта. **(Продолжительные аплодисменты).**

Простои вагонов под грузовыми операциями являются одним из решающих элементов оборота вагона. Простой вагонов под грузовыми операциями до сих пор превышает уровень 1940 года. Недопустимо велики простои вагонов на подъездных путях промышленных предприятий. Нормы простоя вагонов, причем значительно завышенные, систематически не выполняются почти всеми министерствами-грузоотправителями, в том числе и такими крупными, как Минуглепром, Минчермет, Минлеспром, Министроительства, Минпромстройматериалов, Минширпотреб, Минзаготовок.

Необходимо улучшить работу транспортных цехов промышленности и грузовых станций. Все это приведет к ускорению оборота вагона.

Ускорение оборота вагона может быть достигнуто, при использовании всех указанных выше резервов, примерно на 40 часов, или на 25 проц., а не на 10 проц., как это предлагает МПС.

Ускорение оборота вагона имеет большое общегосударственное значение. Ускорение первой части оборота груженого вагона — производственных процессов от погрузки до выгрузки — имеет важнейшее народнохозяйственное значение, так как определяет собой скорость доставки грузов, а ускорение второй части оборота порожнего вагона от выгрузки до погрузки необходимо железнодорожному транспорту для обеспечения его работы, для своевременной подачи вагонов под погрузку, под перевозки.

Ускорение оборота вагона на 40 часов является серьезной и трудной задачей на несколько лет, выполнение которой требует коренного улучшения эксплуатационной работы.

Железнодорожники, в первую очередь паровозники и движенцы, покажут новые образцы организованности и добьются ликвидации недостатков в использовании мощностей транспорта, добьются новых успехов в деле мобилизации резервов, подъема качества эксплуатационной работы. Я думаю, товарищи, что в этом можно не сомневаться. **(Бурные аплодисменты).**

Вождение тяжеловесных поездов, начатое еще до войны, является важнейшим узловым вопросом улучшения работы железных дорог и крупным резервом увеличения их провозной способности.

Сейчас имеется несомненный рост числа тяжеловесных поездов. У нас есть большая группа машинистов-тяжеловесников, которые систематически водят тяжеловесные поезда. Известны такие передовики, как тт. Иванов, Блаженов, Середа, Сазонов, Грачев, Соловьев, Блинов, Конопкин и др., работающие так, как работали тт. Кривонос, Богданов, Бабайцев, Огнев, Яблонский и др.

Однако движение машинистов-тяжеловесников хотя и шире довоенного, но не приняло еще массового характера и не отразилось серьезно на среднем повышении веса поезда по сети. Сейчас движенцы не заинтересованы в формировании тяжеловесных поездов, так как они теряют на этом прогрессивную доплату. Необходимо решить этот вопрос, и тогда составитель поддержит движение тяжеловесников.

Переломы веса поезда мешают развертыванию этого движения. Необходимо увязать вес поезда на одном участке, скажем, в 2.000 тонн с весом на соседнем участке в 1.700 тонн. Кроме того, станциям не надо бояться переработки тяжеловесных поездов.

Важной мерой является правильное распределение паровозного парка. Для повышения веса поезда на всем направлении необходимо на участки с тяжелым профилем ставить более мощные локомотивы, что поможет поднять весовую норму и не допустить переломы веса поезда.

Можно значительно увеличить унифицированные весовые нормы за счет применения двойной тяги на части направления. Для этого в ряде случаев достаточно дать второй паровоз только на 1—2 тяговых плечах, чтобы поднять вес поезда на всем направлении на 10—20 тяговых плечах.

Должен подчеркнуть, что введение двойной тяги необходимо шире практиковать для освоения возрастающих грузопотоков на линиях с недостатком пропускной способности. В ряде случаев не надо бояться увеличить количество паровозов-толкачей на отдельных перегонах, чтобы поднять вес поезда на всем направлении.

Надо серьезно рассмотреть профили всех участков пути и разработать план работ по смягчению профилей на ограничивающих участках. Я считаю, что путейцы в этом должны занимать прогрессивную позицию. Хороший путь — это тот путь, который наряду с прочностью имеет хороший профиль и хорошие кривые.

(Окончание на 3-й стр.)

Окончание речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

Перед нами стоит задача широко развернуть движение машинистов-тяжеловесников и сделать его по-настоящему массовым. В ближайшие годы железнодорожный транспорт начнет получать мощные локомотивы для вождения поездов весом 3—4 тысячи тонн. Вождение тяжеловесных поездов сейчас будет являться хорошей школой для подготовки к таким весам поездов.

Наши славные машинисты, показывавшие не раз образцы работы, справятся с задачей широкого развертывания массового движения машинистов-тяжеловесников. **(Бурные аплодисменты).**

УЛУЧШИТЬ СОДЕРЖАНИЕ ХОЗЯЙСТВА, ОБЕСПЕЧИТЬ ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ И ЗАВЕРШЕНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Хорошее содержание хозяйства железных дорог обеспечит максимальное использование мощностей, повышение скоростей движения, вождение тяжеловесных поездов.

Паровозный парк железных дорог значительно обновлен. 82 проц. всей работы в 1953 г. было выполнено паровозами постройки после 1935 г. Это положительно сказывается на состоянии паровозного парка, сказывается, несомненно, и рост культуры ремонта. Все же имеются крупные недостатки в организации ремонта паровозов. Основу работы комплексной бригады в депо до сих пор составляет ремонт деталей, снятых с ремонтируемого паровоза, а не замена их заранее отремонтированными и новыми, путем создания в каждом депо минимума запасных частей. Это не годится. Паровозоремонтные, вагоноремонтные и машиностроительные заводы у нас не полностью загружены. Они вполне могли бы обеспечить депо запасными частями.

В последнее время имеется тенденция вернуться назад в принципах организации ремонта паровозов. В недрах локомотивного управления возрождается осужденная партией и правительством и всеми железнодорожниками система обезличенного ремонта паровозов. Теперь вновь дошли до того, что внесли официальное предложение— перейти на т. н. агрегатно-узловой метод ремонта, т. е. обезличенный метод, ухудшающий качество ремонта паровозов. Это надо отклонить и осудить. Даже в эксплуатации в ряде депо начинает возрождаться обезличенная езда. Это необходимо ликвидировать в самом зародыше.

В организации текущего содержания и ухода за паровозами надо всемерно развивать и поддерживать передовое и технически высококультурное папавинское и лунинское движение, имеющее большое значение.

Качество ремонта паровозов на заводах невысокое, а на некоторых заводах низкое. Ухудшение качества ремонта является результатом того, что МПС ввело в 1951 году новую систему организации ремонта, которая возрождает обезличку в ремонте. Комплексные бригады ликвидированы. Нельзя терпеть подобные извращения.

Вагонный парк у нас обновлен и больше чем наполовину состоит из 4-осных вагонов. Однако мы имеем много отцепок вагонов от поездов, а отцепка вагона — это переформирование поезда и потеря резервов движения. Это значит, что качество ремонта неудовлетворительное. В то же время, несмотря на обновленный вагонный парк, процент больных вагонов высок, слишком много вагонов идет в ремонт. Посылают в ремонт часто по формальному признаку — вагон в ремонте не нуждается, а по сроку его отправляют в ремонт. Зачем мы тратим деньги и силы, если вагону не нужен ремонт! **(Аплодисменты).** Это канцелярско-бюрократический подход к делу. Главное, необходимо улучшить качество ремонта, осмотра вагонов, улучшить организацию безотцепочного ремонта, поднять роль вагонного мастера в этом деле. Нужно поднять культуру работы в вагонном хозяйстве. Необходимо поднять роль заводов в ремонте вагонов, особенно специальных типов, улучшить использование заводов, превратить их в базу производства запчастей для ремонта вагонов.

Правительством намечены большие меры по преодолению отставания **путевого хозяйства.** Осуществить эти задачи можно, только широко применяя механизацию как по проведению реконструкции, так и по текущему содержанию пути. Между тем в Главном управлении пути вопросам механизации не уделяется должного внимания, если не сказать больше. Имеющийся парк путевых машин и механизмов используется неудовлетворительно, а уровень механизации путевых работ продолжает оставаться низким. Главное управление пути вместо принятия мер по повышению использования механизмов в 1952 году издало приказ, в котором снижается установленная ранее норма выработки путевых машин почти в 2 раза. Необходимо шире внедрять механизацию на путевых работах, что создаст большую устойчивость путевых кадров.

Новая техника СЦБ — сигнализация, централизация и блокировка, а также связь уже заняли серьезное место в работе сети. Необходимо содержать ее в особой исправности и использовать для подготовки кадров к предстоящему широкому внедрению новейших устройств.

Для выполнения всех указанных задач по содержанию и ремонту хозяйства правительство выделяет железнодорожному транспорту материальных ресурсов намного больше, чем в довоенный период. Весь вопрос в том, чтобы умело использовать эти ресурсы, правильно их распределять и экономно расходовать путем снижения норм расхода как в производстве, так и в капитальном строительстве.

В годы довоенных пятилеток партия проводила неуклонную линию социалистической реконструкции и развития железнодорожного транспорта. Необходимо как можно быстрее иметь генеральный план полного завершения реконструкции железнодорожного транспорта.

В первую очередь необходимо разработать и осуществить мероприятия, направленные на ликвидацию диспропорций между отдельными элементами пропускных способностей. На дорогах нет необходимой синхронности в развитии элементов пропускной способности (водоснабжение, станции, депо и т. д.). Первоочередной задачей является ликвидация этих диспропорций и в первую очередь так называемых «узких мест», которые в графике лимитируют результативную пропускную способность и которые можно устранить недорогой ценой и наиболее быстрыми темпами. К числу таких первоочередных работ относятся: строительство разъездов, удлинение станционных путей, укладка дополнительных погрузочных и приемо-отправочных путей, удлинение вытяжек, ликвидация тупиковых путей, устройство поворотных кругов, чтобы паровоз не ходил тендером вперед, переустройство горловин и т. п.

Вместе с тем мы должны соблюдать точность в расчетах пропускной способности, чего нельзя сказать про «Инструкцию по расчету пропускной способности железных дорог нормальной колеи», утвержденную МПС. Для расчетов пропускных и перерабатывающих способностей станций в ней заново введен «коэффициент технологических потерь», занижающий пропускную способность. Это грубая ошибка, и ее нужно исправить.

Наряду с этим необходимо завершить реконструкцию транспорта, оснащать железнодорожный транспорт новой, более прогрессивной техникой, строить новые железные дороги, строить вторые пути. Из всех средств увеличения провозной способности самым скорым, самым эффективным является внедрение мощного локомотива и мощного вагона.

Правительство утвердило план внедрения новой техники на железнодорожном транспорте в 1954 году, в котором предусмотрены следующие важнейшие типы локомотивов: сочлененный паровоз 1—4+4—2 для вождения поездов весом 3.000—3.500 тонн, пассажирский паровоз 2—4—2 с конструктивной скоростью свыше 130 км/час., паровоз 1—5—1 на базе Л с усилителем, который будет возить больше ФД. Промышленность должна будет поставить за период 1956—1960 гг. около 6.000 паровозов.

В конце 1953 года построен первый опытный образец тепловоза ТЭ-3. Нам надо за 1956—1960 гг. получить таких тепловозов примерно 2.000.

Велико значение электрической тяги. Достаточно отметить, что электровоз не боится зимы. К сожалению, мы медленно внедряем электрическую тягу. Было решение правительства, по которому за 10 лет, с 1951 года по 1960 год, надо было увеличить протяженность электрифицированных линий примерно в 10 раз по сравнению с довоенным периодом. За 1951—1953 гг. ввели в действие только 18 проц. линий, предусмотренных к переводу на электрическую тягу в пятой пятилетке. В 1953 г. Новочеркасским электровозостроительным заводом построен опытный 8-осный электровоз для вождения поездов весом 3.500 тонн. Необходимо форсировать их производство. Нам нужно таких электровозов до 1960 года получить примерно 2.000 единиц.

Нам нужно увеличить **вагонный парк** не только количественно, но и по типам вагонов: поезд-холодильник с машинным охлаждением; полувагон грузоподъемностью 90—100 тонн; крытый вагон с облегченным весом тары и увеличенными размерами кузова для перевозки мелких животных и птицы, рогатого скота, скот надо возить «не по-скотски». **(Смех).**

Для улучшения перевозок пассажиров должны быть внедрены: вагон с установкой для кондиционирования воздуха, вагоны для пригородных и так называемых местных поездов. Наряду с этим необходимо завершить перевод подвижного состава на роликовые подшипники и др.

К сожалению, Министерство транспортного и тяжелого машиностроения в течение последних лет сокращало производство подвижного состава. В данный момент вновь восстановлено Министерство транспортного машиностроения, и можно надеяться, что это министерство повернет свои заводы лицом к своему старинному заказчику — железнодорожному транспорту.

Необходимо более решительно внедрять автоблокировку. Из всех средств увеличения пропускной способности автоблокировка и диспетчерская централизация самые эффективные. Диспетчерская централизация даст возможность управлять всеми сигналами и стрелками из единого центра на расстоянии 150 и более километров и сократить эксплуатационный штат на 50 проц. Особое внимание надо уделить оборудованию стрелок электрической централизацией. В наш век автоматики нельзя сохранять ручной тяжелый труд стрелочников. Надо взяться за централизацию стрелок с тем, чтобы в течение ближайших 5—7 лет на всех основных направлениях переквалифицировать стрелочников в сигналистов или механиков, тем самым будет ликвидирована и старинная пословица «стрелочник виноват». **(Смех, аплодисменты).**

Реконструкция пути — массовая укладка рельсов Р-50 и более тяжелых рельсов Р-65, Р-75 кг, более прогрессивных типов скреплений, более пологих стрелок является самой острой и неотложной задачей. В соответствии с решением правительства до 1960 года до 50 тысяч км. пути будет поставлено на щебеночное основание.

Важнейшей задачей является развитие станций, узлов, механизация горок, строительство вторых путей. Чтобы обеспечить быстрые темпы развития народного хозяйства в районах Урала и Сибири и предотвратить осложнение с перевозками в этом ответственном экономическом районе страны, Совет Министров СССР принял специальное постановление о развитии этих дорог.

Аналогичные проблемы назрели в той или иной мере и по другим направлениям сети железных дорог СССР. Необходимо усилить выхода с Урала в районы Центра и Поволжья, повысить пропускные способности Туркестано-Сибирского направления, усилить связи Донбасса с Криворожьем и Приднепровьем, районами Центра и т. д. Что касается таких направлений, как Западное, Среднеазиатское, Кавказское и Дальневосточное, то правительство их не забывает и не забудет.

В течение ближайших 10 лет на многих тысячах километров развернется строительство вторых путей, электрификации, автоблокировки, а также строительство новых железнодорожных линий. За 1955—1960 гг. необходимо ввести в действие примерно 9—10 млн. кв. метров жилой площади. Эта задача особо важная и острая для улучшения жилищных условий железнодорожников. Выполнение и перевыполнение планов по жилью в 1954 г. является делом чести строителей, делом чести всех руководителей железнодорожного транспорта. **(Аплодисменты).**

Решение поставленных вопросов реконструкции железнодорожного транспорта во многом зависит от строителей и проектировщиков. Строители должны коренным образом улучшить свою работу. Между тем механизмы на строительстве используются неудовлетворительно. Необходимо не на словах, а на деле действительно осуществлять строительство по типовым проектам. Надо кончать с порочной практикой, когда каждый проектировщик, как говорится, — «всяк молодец на свой образец». **(Смех).** Между тем где, как не на железной дороге, можно применить стандартное типовое проектирование и строительство. Строители в прошлом проделали большую работу. Во время войны героически вели себя наши восстановители. Я думаю, что все железнодорожники гордятся тем, что в их рядах сейчас находятся наши боевые восстановители железнодорожной сети. **(Аплодисменты).**

Необходимо, однако, ликвидировать недостатки и улучшить организацию и руководство сверху донизу.

Товарищи, партия и правительство принимают все меры по техническому перевооружению железных дорог. Добьемся того, что наш железнодорожный транспорт будет полностью реконструирован и станет не только в организационном, политическом и экономическом отношении, что мы достигли сейчас, но и в техническом отношении самым передовым транспортом мира! **(Бурные аплодисменты).**

УЛУЧШИТЬ КАЧЕСТВО РУКОВОДСТВА ХОЗЯЙСТВОМ И КАДРАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Товарищи! Выполнение указанных сложных задач в решающей мере зависит от правильного руководства. Здесь министр тов. Бещев в своем докладе говорил о некоторых недостатках в работе МПС и дорог. Однако самокритики было недостаточно. Я понимаю, что поезд, «нагруженный» самокритикой,— тяжелый состав, да и профиль пути сложный, надо брать большой подъем. Поэтому я и хочу в качестве вспомогательного локомотива помочь двинуть этот поезд с «грузом» самокритики вперед. **(Аплодисменты).**

Транспорт представляет собой сложную отрасль народного хозяйства. Изучение и знание связей транспорта с народным хозяйством в целом и его отраслями, изучение развития отраслей народного хозяйства и влияния его на транспорт откроет глаза руководителям на перспективу работы и даст возможность предупредить затруднения. К сожалению, как в министерстве, так и на дорогах недостаточны эти знания народного хозяйства, и их надо приобрести.

Руководить — это значит предвидеть. Предвидение в руководстве — это прежде всего правильное планирование, которое должно решать крупные вопросы работы и развития сети. Нельзя жить только тем, что подготовит плановый отдел, а надо самому проявлять инициативу в постановке этих крупных вопросов. Необходимо иметь дифференцированный подход к дорогам, изучать их особенности, которого как раз не хватает министерству и дорогам.

Например, шесть основных железных дорог с наибольшей погрузкой и передачей вагонов — Донецкая, Свердловская, Южно-Уральская, Томская, Сталинская и Омская выполняют примерно 33 проц. всего объема погрузки по сети. Рост работы этих дорог опережает рост технической вооруженности. Так, погрузка на указанных дорогах в 1953 году увеличилась против 1940 года на 53 проц., выгрузка — на 67 проц. и грузооборот — на 80 проц., а протяженность — на 4 проц., вторые пути — на 12 проц., станционные пути — на 9 проц., а электрическая централизация стрелок составляет 94 проц. от 1940 года.

Следует отметить, что такой крупный вопрос, как необходимость серьезного улучшения реконструкции дорог Урало-Сибири и в особенности нефтевозной Уфимской дороги, не был поставлен Министерством путей сообщения. Дифференцированный и конкретный подход часто подменяется формальным, механическим, уравниловским подходом. Чтобы двигать дело, надо покончить с таким характером руководства.

В самой технической вооруженности железных дорог сети имеются серьезные противоречия. Развивается движение тяжеловесников, растут веса поездов, а выводы в отношении развития станций из этого делаются недостаточные. Руководство на железнодорожном транспорте слабо изучает эти противоречия и слабо применяет живую действительность к своим планам. Например, почти половина станций освещается не электричеством, а керосином.

Не разработаны руководством МПС как следует вопросы внедрения новой техники. Мы боремся за увеличение весов поездов. Нам нужен большой мощности паровоз, а с постановкой вопроса о нем явно запоздали не менее чем на 5—6 лет. Мы внедряем тепловоз, однако ряд крупных вопросов эксплуатации и ремонта его недоработаны. Это же относится и к электровозам.

Бюрократическая практика осуждена партией как вредная. Это особенно видно на транспорте. Чтобы оперативно руководить, без бумажной волокиты, надо иметь больше живой связи с местами. Этому препятствует бумажный поток, который «заедает» и дороги и МПС. За 1953 год из министерства ушло 1,5 млн. бумаг и 12 млн. телеграмм. Я думаю, что многовато! **(Смех).** Достаточно сказать, что расход бумаги в министерстве составляет 40 пудов в день. Многовато! **(Смех).**

Министерству путей сообщения надо значительно улучшить систему работы по руководству сетью и, прежде всего, удержать «зуд» аппарата к писанию бумаг. Надо, чтобы крупные вопросы своевременно и более глубоко разрабатывались с участием дорог. Между тем МПС мало вызывает руководителей дорог для комплексного разбора положения по дорогам, что дало бы возможность вскрыть все «узкие» места в работе дорог и наметить меры по их ликвидации. С другой стороны, много лет никто из руководителей министерства не выезжал на линию. Бумажный поток свидетельствует и о чрезмерной централизации руководства — МПС по отношению к дорогам, на дорогах — по отношению к отделениям, в отделениях — по отношению к станциям и депо. Таких примеров много. Централизация нужна, но в меру необходимости. Сеть у нас большая, вопросов много. Нужно дать работникам больше инициативы и прав. **(Аплодисменты).**

Известно, каким острым является вопрос **о подготовке транспорта к зиме.** Зимы существовали и до железных дорог, и зима наступает каждый год. Тем не менее руководители ряда дорог спотыкаются, как говорится, «кажинный раз на эфтом самом месте». Не проводя своевременной подготовки к зиме, позволяя ей застигнуть себя врасплох, они тем самым зачастую создают в зимний период на железных дорогах серьезные затруднения. Необходимо придерживаться мудрого народного правила, гласящего: «готовь летом сани, а телегу зимой». Начать подготовку к зиме необходимо немедля, уже в начале лета, с тем, чтобы закончить ее не позднее сентября, до наступления первых холодов и снегопадов.

О безопасности движения. Известно, что, какие бы достижения железнодорожный транспорт ни имел, есть одно звено его деятельности, которое всегда в прорыве,— это крушения и аварии. В основном они происходят из-за нарушения Правил технической эксплуатации и главным образом из-за неудовлетворительного состояния технологической дисциплины и плохого содержания железнодорожных устройств и подвижного состава. Нужно сказать, некоторые руководители относятся к крушениям как к обычному делу, не выделяя как особый острый вопрос. Это неправильно. Борьба с крушениями зачастую ведется формально-бюрократическими методами. Вместо ликвидации причин, порождающих крушения, меры принимаются только после того, как крушение уже совершилось и движение закрывается.

Можно ли добиться того, чтобы на транспорте не было крушений? Я говорю не столько о мелких, так называемых «происшествиях», а о крупных крушениях, сказывающихся на движении поездов. Можно. Для этого нужно, чтобы руководители МПС и дорог взялись бы более конкретно за осуществление необходимых мер, в особенности тех, которые указаны в решениях ЦК партии и правительства. Ликвидировать крушения, обеспечить безопасность движения поездов—это дело чести железнодорожников СССР. **(Аплодисменты).**

Пассажирские перевозки должны выражать заботу государства об обслуживании нужд трудящихся. Однако в этом деле много серьезных недостатков, например, местные поезда укомплектованы плохо оборудованными вагонами, плана замены этих вагонов нет. Неудовлетворительно изучаются потоки пассажиров. Когда скопится «стихийно» много пассажиров, министерство назначает так называемые поезда «бис». За замедленное их движение эти поезда на Украине часто называют «бисовы» поезда. **(Смех).** Немало сделано министерством по вокзалам. Но много еще неблагоустроенных. А между тем, опираясь на инициативу низовых работников, можно много сделать.

Железнодорожный транспорт стал высокорентабельной отраслью, это очень хорошо, но нужно быть готовым к осуществлению политики снижения тарифов, в первую очередь по тем грузам, по которым тарифы отнюдь не низкие, и разработать меры увеличения удельного веса качественных показателей работы железных дорог (себестоимость, производительность труда и др.). В этом отношении хозрасчет является могучим фактором в общей рентабельности. Между тем практика показывает, что в хозрасчете на транспорте имеются существенные недостатки и руководство должно внести серьезные качественные поправки и улучшения.

Производительность труда на транспорте значительно возросла, однако задание по повышению производительности труда в 1953 году железнодорожным транспортом не было выполнено, в основном, из-за того, что на железных дорогах имелся сверхплановый контингент работников. На производительности труда сказывается недостаточное освоение на железнодорожном транспорте того, что дала новая техника по снижению потребности в рабочей силе. Борьба за высокую производительность труда на транспорте — важнейшая задача руководства.

Зарплата железнодорожников возросла по сравнению с довоенной в два с лишним раза. Это хорошо! Однако есть группа работников, которая получает еще невысокую зарплату. Выход состоит прежде всего в том, чтобы увеличить механизацию труда. Именно механизация превратит, например, стрелочников в сигналистов или механиков, даст возможность поднять оплату труда.

Дисциплина труда повысилась на транспорте, но еще допускается много нарушений. Поэтому, нельзя ослаблять борьбу за дисциплину. Важное место в этом должны занимать товарищеские суды, одна пятая которых, к сожалению, вовсе не работает, а некоторые командиры предпочитают накладывать чересчур много взысканий.

Разбросной фронт работы требует от руководства особого внимания такому крупному делу, как культурно-бытовое и медицинское обслуживание кадров и их жилищное устройство. За последние годы на железнодорожном транспорте построено 4,9 млн. кв. метров жилья, но этого недостаточно. Жилищные условия многих железнодорожников еще неудовлетворительны. Надо быстрее строить и вводить жилища.

Движение передовиков—новаторов производства является основой дальнейшего роста производительности труда на железнодорожном транспорте. Основным вопросом руководства движением передовиков-новаторов является развертывание этого движения из охватывающего отдельные группы людей во все более широкое и массовое движение. И здесь исключительно велика роль правильного руководства.

Вот пример, как нельзя руководить движением передовиков. Коллектив паровозных бригад депо Волховстрой Кировской железной дороги просил руководство дороги и Министерство путей сообщения заложить в график движения на зиму 1953/54 года повышенные весовые нормы поездов на ряде тяговых плеч с конкретными указаниями плеч. Письмо было получено 22 октября 1953 года. На нем 24 октября была наложена резолюция министра тов. Бещева: «Ознакомить тт. Гарныка и Карпова». Вместо т. Карпова его референт т. Губарев направил письмо т. Басову. Вместо т. Басова письмо оказалось у зам. главного инженера т. Зубова, который распорядился: «т. Ахрамовичу—прошу рассмотреть с паровозниками и подготовить ответ». Тов. Ахрамович (нач. отдела графиков) написал инженеру т. Скороходову: «Совместно с ЦТ подготовить ответ». 16 ноября 1953 года ответ был подготовлен за подписью зам. министра т. Гарныка. Он его не подписал. На проекте ответа сделал пометку: «т. Когосову—прошу переговорить». Только спустя месяц, 23 ноября, ответ волховстроевцам дал зам. министра т. Карпов, но в своем ответе т. Карпов только «обещал» рассмотреть вопрос о тяжеловесных поездах на целом направлении.

Надо отдать должное передовым людям. Убедившись в том, что им ответа по существу вопроса не добиться, они приступили к осуществлению своего передового предложения. **(Аплодисменты).** Как надо было поступить, если целый коллектив передовиков посылает руководству письмо и просит: дайте нам повышенные весовые нормы? Нужно было вникнуть в существо дела, вызвать 2—3 руководителей этого коллектива, побеседовать с ними, внимательно выслушать, принять решение и двинуть дело вперед, превратить почин коллектива передовиков в массовое движение. Вот как нужно было это дело повести! **(Аплодисменты).** «Гудок» должен был об этом по-настоящему «прогудеть», показать этот коллектив как пример и образец. Нужно уметь выделять крупное, не теряя и малое, а не так, как сейчас, когда «Гудок» гудит одним и тем же голосом и по серьезному и не по серьезному поводу. **(Смех, аплодисменты).** Улучшением руководства мы должны организовать движение новаторов на транспорте, как массовое движение.

Кадры составляют ценнейший капитал железнодорожного транспорта, они — наша сила, залог успешного решения стоящих перед транспортом трудных задач и нового его подъема. Но успех в их творчестве и использовании в значительной мере зависит от правильного руководства ими.

Железнодорожный транспорт завоевал свои победы благодаря тому, что кадры воспитывались в духе высокой идейности и принципиальности, что у железнодорожников была ликвидирована психологическая и организационная «полоса отчуждений». Железнодорожники тесно сплотились со всем рабочим классом под руководством Коммунистической партии. Под знаменем Коммунистической партии железнодорожники вели свою борьбу за мобилизацию и использование в интересах строительства коммунизма резервов транспорта, против предельчества, против лженауки.

Суть предельчества в том, что оно «обосновывало» невозможность улучшения эксплуатационной работы, увеличения погрузки и перевозок за счет лучшего использования имеющихся средств транспорта, за счет повышения измерителей работы.

Можно ли сказать, что на транспорте сейчас нет остатков предельческих настроений, что некоторые деятели железнодорожной науки не воспроизводят, хотя и в прикрашенном виде, консервативных настроений? Конечно, нельзя.

Я уже говорил о таких явлениях, когда передовые нормы снижаются до уровня отсталой практики, вместо того, чтобы ликвидировать негодную практику, подтянуть ее до уровня прогрессивных норм. Это и есть проявление остатков предельчества. На транспорте есть некоторые работники, которые забывают уроки прошлого и незаметно для себя воскрешают эти взгляды и настроения. Факты показывают, что мы имеем пересмотр технических норм в сторону их снижения.

Особенно большое количество явно предельческих документов и инструкций исходит из Главного управления движения МПС, и в особенности от главного инженера этого управления т. Басова. В 1953 году вышла в свет книга Басова и Каретникова «График движения поездов на железных дорогах СССР». В этой книге собраны и теоретически обосновываются заниженные нормы, дополнительные коэффициенты и прочие прелести. Здесь мы имеем дело с проявлением неопредельчества или младопредельчества. **(Смех).** Я думаю, что одним из главных носителей этого является именно т. Басов. Нельзя проходить мимо подобных ошибок, их надо разоблачать, исправлять. Это относится и к нашей железнодорожной науке.

Наука у нас выросла, но она имеет недостатки. Дело идет не только о конкретных деловых недостатках, а прежде всего о принципиальной линии нашей науки, которая сама не должна допускать ошибок предельческого характера и своевременно поправлять практиков, допускающих ошибки. Научные работники должны больше помогать железнодорожникам, выявлять и использовать большие резервы, улучшать использование техники, внедрять механизацию, обобщать и распространять передовые методы труда, а главное, не давать формулы, занижающие нормы.

Руководство МПС, его Политуправление, все партийно-политические органы дорог, отделений и низовых организаций, профсоюзные организации должны неустанно улучшать руководство кадрами в процессе их работы, исправлять их ошибки.

Руководство не должно ограничиваться только инженерно-технической подготовкой кадров, а обеспечить дальнейшее принципиальное воспитательное руководство кадрами, развивая и поддерживая в них святой огонь революционного творчества и инициативы для максимального использования средств транспорта, улучшения его работы и развития в интересах победы великого дела строительства коммунизма! **(Аплодисменты).**

* * *

Перед железнодорожниками стоят сейчас сложные задачи. Для их выполнения нужна особая организованность. Дело идет не только об исправлении текущих недостатков, а о решении новых коренных вопросов подъема всей культуры работы транспорта на уровень той подлинно культурной и цивилизаторской роли, какую транспорт играет только в стране победившего социализма, на уровень великой программы, рассчитанной на целую историческую полосу развития нашего государства — период постепенного перехода от социализма к коммунизму.

Железнодорожники Советского Союза учитывают роль советских железных дорог в усилении экономических связей СССР с великой Китайской Народной Республикой и всеми странами народной демократии—лагеря социализма и демократии, возглавляемого нашей могучей Родиной. **(Аплодисменты).**

Мы знаем, что поджигатели войны, готовясь к нападению на Советский Союз, пытаются выискать слабые и уязвимые места нашей экономики. При этом свои злобные взгляды они обращают на наш железнодорожный транспорт и гадают: не является ли именно он уязвимым местом Советского Союза. Заслуживает внимания статья, напечатанная профессором Холландом Хантером в американском журнале под названием «Транспорт... ахиллесова пята России?»

Автор упомянутой статьи пишет: «До второй мировой войны имели обыкновение говорить, что Россия проигрывала войны из-за того, что не выдерживала ее транспортная система. Это является справедливым в отношении первой мировой войны и отчасти справедливо в отношении русско-японской войны и крымской. Во всех странах ожидалось, что слабая советская система транспорта развалится под давлением нацистского вторжения. Однако каким-то образом она выдержала».

Система советского транспорта выдержала не «каким-то образом», а потому, что она — составная часть единой всепобеждающей системы социалистического хозяйства, а железнодорожники Советского Союза — часть героического свободного народа, руководимого великой Коммунистической партией. **(Бурные аплодисменты).**

На вопрос о том, явится ли железнодорожный транспорт СССР в будущей войне «ахиллесовой пятой», т. е. слабым местом, автор статьи отвечает: «Нет, не является». Что правда, то правда! Наша пята закалена покрепче, чем у древнего грека Ахиллеса. **(Смех, аплодисменты).**

На этой пяте мы доехали до Берлина, ну а если найдется подражатель Гитлера, то на этой пяте мы, опираясь на мощь нашей славной Советской Армии, доберемся и дальше. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Железнодорожники горячо одобряют и активно поддерживают проводимую Коммунистической партией и Советским правительством политику борьбы за прочный мир для всех народов, усиление дружбы и братского союза с великой Китайской Народной Республикой и всеми странами народной демократии, укрепления обороны и мощи нашей Родины. **(Продолжительные аплодисменты).**

Железнодорожники заверяют партию и родное правительство, что транспорт с честью выполнит все возлагаемые на него задачи как в мирном коммунистическом строительстве, так и в обороне страны. **(Бурные аплодисменты).**

Для этого:

Развернем массовое социалистическое соревнование паровозников, вагонников, движенцев, путейцев, связистов, научных работников, железнодорожников всех профессий за успешное выполнение стоящих перед нами задач, за дальнейшее улучшение работы, за новый подъем железнодорожного транспорта! **(Бурные аплодисменты).**

Будем полностью выполнять утверждаемые правительством планы перевозок в целом и по родам грузов. Будем добиваться сокращения дальности и ликвидации нерациональных перевозок. Ускорим доставку грузов общегосударственного значения сквозными общесетевыми поездами! Будем неустанно улучшать пассажирские перевозки, образцово обслуживать всех пассажиров!

Обеспечим высокое качество и культуру всей работы железнодорожного транспорта. Укрепим график движения поездов — железный закон железнодорожного транспорта! Увеличим техническую и коммерческую скорости, сократим простои на станциях и ускорим оборот вагонов! Развернем массовое движение машинистов-тяжеловесников!

Улучшим материально-бытовое обслуживание железнодорожников! Будем бороться за серьезное повышение производительности труда, снижение себестоимости перевозок, за строжайший режим экономии, внедрение хозрасчета, укрепление рентабельности транспорта!

Будем всемерно беречь хозяйство транспорта, содержать его в образцовом порядке! Будем крепить производственно-ремонтную базу транспорта: заводы, депо, вагоноремонтные пункты и машинно-путевые станции и добиваться их образцовой работы!

Организуем глубокую, серьезную работу над завершением технической реконструкции транспорта и улучшим строительные работы на транспорте! Будем внедрять новые типы мощных паровозов, тепловозов, электровозов, вагонов и рельсов!

Будем неустанно улучшать руководство транспортом, усиливать борьбу с бюрократизмом, развертывать критику и самокритику! Будем бороться с консервативными и предельческими элементами, за передовые методы и максимальное использование мощностей и резервов транспорта! **(Аплодисменты).**

Улучшим культурно-политическую работу, будем крепить сознательную дисциплину среди железнодорожников, беззаветно преданных Советской Родине и делу коммунизма! **(Бурные аплодисменты).**

Советский железнодорожный транспорт должен быть и будет самым передовым в мире! **(Бурные аплодисменты).**

Заверим здесь от имени железнодорожников Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза и Совет Министров СССР, что великая армия железнодорожников с честью выполнит свой патриотический долг перед народом, партией и правительством! **(Бурные аплодисменты).**

Да здравствует героический советский народ и наша великая Родина! **(Аплодисменты).**

Да здравствует наша славная Коммунистическая партия и ее Центральный Комитет! **(Бурные аплодисменты).**

Да здравствует наше родное Советское правительство! **(Бурные аплодисменты).**

Под непобедимым знаменем Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина, под руководством Коммунистической партии, вперед, к торжеству коммунизма! **(Бурные, продолжительные аплодисменты. Все встают).**

(Возгласы из зала: Центральному Комитету нашей партии слава! Ура! Родному Советскому правительству ура! Бурные, продолжительные аплодисменты).

Заявление Нам Ира

на Женевском совещании министров иностранных дел 22 мая 1954 года

Господин председатель, господа делегаты!

В ходе обсуждения корейского вопроса почти все участники совещания выступили и изложили свою точку зрения в отношении мирного урегулирования в Корее. Как нетрудно заметить, представители США и некоторых других следующих за ними государств все свои усилия направляли к тому, чтобы оправдать интервенцию США против корейского народа и навязать Северной Корее антинародный южнокорейский режим, хотя для них должно быть ясно, что такие попытки обречены на провал.

Многие из этих представителей, возражая против предложений КНДР, пытаются добиться признания нами решений ООН по корейскому вопросу. Но, как хорошо известно, эти решения и действия ООН в отношении Кореи были предприняты под давлением США в нарушение Устава и принципов этой международной организации и в отсутствие представителей КНДР.

Нам непонятны заявления некоторых делегатов, требовавших от корейского народа уважения к действиям и решениям ООН по корейскому вопросу. Как может корейский народ уважать такие действия ООН, как предоставление своего флага американским интервентам, терзавшим три года нашу страну и причинившим такие огромные бедствия и лишения нашему народу? Корейский народ никогда не признавал и не признает законность таких несправедливых решений ООН, которые игнорируют его национальные интересы и рассчитаны на то, чтобы установить в нашей стране господство лисынмановской клики, а заодно и Соединенных Штатов.

Именно в силу того, что Организация Объединенных Наций с самого начала заняла одностороннюю позицию, подчинившись давлению со стороны США, она обнаружила полную неспособность в урегулировании корейского вопроса. К тому же никакими фразами нельзя скрыть того факта, что ООН является воюющей стороной. ООН выступала в качестве воюющей стороны в переговорах о перемирии в Корее и подписала соглашение о перемирии как одна из воюющих сторон. Следовательно, в корейском вопросе ООН не может занимать беспристрастной позиции и претендовать на то, чтобы мы признали законность ее решений по корейскому вопросу.

Вполне понятно, что для решения корейского вопроса следует искать другие возможности и пути, которые учитывали бы прежде всего национальные интересы корейского народа и реально существующую в настоящее время обстановку как в Северной, так и в Южной Корее.

Как это справедливо подчеркнул в своем заявлении 11 мая министр иностранных дел Советского Союза В. М. Молотов, национальное объединение Кореи может быть достигнуто только на демократических началах путем выработки на этом совещании таких условий соглашения, которые дали бы возможность сохранить демократические завоевания Корейской Народно-Демократической Республики и вместе с тем учитывали бы особенности сложившегося положения в Южной Корее.

Делегация Корейской Народно-Демократической Республики в своих предложениях, внесенных 27 апреля, наметила путь восстановления Кореи как единого, независимого, демократического государства и мирного урегулирования всего корейского вопроса. Предложения нашей делегации были единодушно поддержаны корейским народом, что нашло свое выражение в заявлении Центрального комитета Единого демократического отечественного фронта Кореи от 4 мая.

Считаем необходимым остановиться на некоторых заявлениях, сделанных в ходе обсуждения наших предложений.

Некоторые делегаты, хотя и высказывались за то, чтобы корейцы сами решали все вопросы, связанные с созданием мирным путем единой демократической Кореи, но в то же время настаивали на продолжении оккупации Южной Кореи американскими войсками. Совершенно очевидна противоречивость подобного рода позиции. В самом деле, как можно серьезно говорить о свободном волеизъявлении народа в условиях сохранения в Южной Корее оккупационного режима при наличии в стране иностранных армий, которые в течение ряда лет сеяли смерть и разрушения, наводили ужас на мирное корейское население и которые служили и продолжают служить опорой для полицейского режима в Южной Корее?

Если присутствующие здесь представители действительно стремятся обеспечить корейскому народу возможность свободно выразить свою волю, то необходимо принять меры к тому, чтобы не имело места какое-либо вмешательство во внутренние дела страны и чтобы не оказывалось никакого давления извне. А это значит, что прежде всего необходимо очистить территорию Кореи от иностранных войск с тем, чтобы корейский народ мог в полной мере осуществить свое суверенное право решать по собственному усмотрению внутренние дела своего государства. Делегация КНДР попрежнему придерживается того мнения, что присутствие иностранных войск на территории Кореи несовместимо с осуществлением задачи проведения свободных общекорейских выборов и объединения страны на демократических началах.

Вывод иностранных войск из Кореи — неотложная задача, которую должно решить Женевское совещание. Некоторые делегаты утверждают, что вывод иностранных войск якобы неизбежно приведет к вооруженным столкновениям в Корее. Мы не разделяем эту мрачную перспективу. Такие утверждения являются тем более необоснованными, что мирное развитие Кореи может быть обеспечено, если государства, наиболее заинтересованные в поддержании мира на Дальнем Востоке, возьмут на себя соответствующие обязательства. Что же касается стандартных угроз Ли Сын Мана о походе против Северной Кореи, то после полученных за последние годы уроков Ли Сын Ман давно перестал бы заниматься этими вещами, если бы его не поощряли к этому извне те, кому нужно и дальше поддерживать напряженность в международных отношениях.

В заявлении от 3 мая мы подчеркивали, что особо важную роль в деле обеспечения мирного развития Кореи смогли бы сыграть великие державы, которым следовало бы по взаимному согласию взять на себя определенные обязательства, обеспечивающие мирное развитие Кореи и невмешательство в ее внутренние дела. Представители двух великих держав — Советского Союза и Китайской Народной Республики — уже заявили о своей готовности вместе с другими государствами взять на себя соответствующие обязательства по обеспечению мирного развития Кореи. Однако представители Соединенных Штатов Америки, Великобритании и Франции предпочитают пока замалчивать это наше предложение.

Считаю необходимым остановиться на вопросе о военнопленных. Более 48 тысяч военнопленных корейско-китайской стороны, в том числе 34 тыс. северокорейских военнопленных, которые, в нарушение соглашения о перемирии, были насильственно задержаны в Южной Корее, до сих пор не могут вернуться к своим очагам. Такое бесчеловечное отношение к живым людям не может найти никакого оправдания.

3 мая представитель Китайской Народной Республики отметил, что настоящее совещание не может обойти этот вопрос, и внес предложение, согласованное с нашей делегацией, с целью найти пути разрешения этого вопроса. Утверждение представителей Канады и Великобритании о том, что вопрос о военнопленных якобы уже получил свое разрешение, противоречит действительному положению.

Наша делегация надеется, что настоящее совещание уделит должное внимание предложениям, внесенным делегацией Китайской Народной Республики, принятие которых привело бы к справедливому разрешению вопроса о военнопленных.

Представитель лисынмановского режима выступил здесь с клеветническим нелепым утверждением о том, что в Северной Корее якобы задерживается несколько тысяч жителей Южной Кореи. Нетрудно понять, что этот неуклюжий трюк понадобился для того, чтобы отвлечь внимание совещания от решения вопроса о военнопленных, насильственно задержанных в Южной Корее.

Что касается смехотворного вымысла южнокорейского представителя относительно заселения Северной Кореи китайцами, то этот вымысел не заслуживает опровержения и лишь свидетельствует о крайней ограниченности его автора.

В ходе обсуждения наших предложений выявилось, что многие делегаты согласны с тем, что важнейшим мероприятием для осуществления законных стремлений корейского народа к созданию единого независимого государства являются общекорейские выборы. О том, чтобы свободные всеобщие выборы были проведены на всей территории Кореи, в частности, было заявлено представителями Великобритании, Австралии, Колумбии и другими делегатами. Однако выступавший здесь представитель Южной Кореи настаивает на проведении выборов только в Северной Корее. При этом он заявляет, что выборы в Северной Корее должны быть проведены по южнокорейскому образцу. Нетрудно понять, что такая позиция правителей Южной Кореи объясняется тем, что они, угодничая перед США, противопоставили себя народу и боятся дать ему возможность выразить свободно свою волю.

Представитель Южной Кореи, выступая здесь против проведения общекорейских свободных выборов, ссылался на то, что в Южной Корее уже проводились выборы, которые он пытался квалифицировать как «свободные» и «демократические». В своих предыдущих выступлениях мы на фактах показали, каковы в действительности были эти выборы. Мы показали, как путем полицейского террора, насилий над избирателями, при прямом вмешательстве со стороны американских властей свирепо подавлялись малейшие попытки оппозиции полуфашистскому лисынмановскому режиму. Можно не сомневаться, что представители этого режима при поддержке комиссии ООН попытаются рекламировать и новые выборы, проведенные в Южной Корее 20 мая, как образец «демократии». Однако в действительности и на этот раз выборы в Южной Корее ничем не отличались от фальсифицированных выборов, проведенных там в 1948 и 1950 гг. Нынешние выборы в национальное собрание Южной Кореи так же, как и предыдущие, проводились в условиях грубого подавления демократических свобод, насилий, полицейских преследований и террористических актов в отношении избирателей и кандидатов оппозиционных группировок.

Стремясь создать атмосферу страха с целью запугать избирателей и повлиять таким образом на результаты выборов, лисынмановские власти, как сообщает иностранная печать, объявили о введении в Южной Корее чрезвычайного положения и о приведении в боевую готовность всех полицейских сил.

В сообщении корреспондента агентства Юнайтед Пресс из Сеула, переданном токийским радио 20 мая, говорится: «Противники правительства Ли Сын Мана обвиняли южнокорейскую полицию в том, что она вмешивалась в сегодняшние выборы в национальное собрание и требовала, чтобы избиратели не поддерживали главных политических противников президента Ли Сын Мана...

В ходе выборов члены оппозиционной национальной демократической партии выступали с обвинением в том, что полиция в форме и переодетая в гражданскую одежду наводнила все важные избирательные участки Восточного Сеула и обращалась к избирателям с призывом голосовать за кандидатов правительственной либеральной партии, а не за Син Ик Хи, председателя последнего национального собрания и открытого противника Ли Сын Мана... Одно из доверенных лиц Син Ик Хи заявило, что полиция и активисты либеральной партии проникали в кабины для голосования и говорили избирателям, чтобы они голосовали за кандидатов либеральной партии, которые были лично рекомендованы президентом Ли Сын Маном».

Южнокорейская печать признает, что подготовка к выборам проходит в условиях разнузданного полицейского террора. Газета «Тонга ильбо», контролируемая главным соперником Ли Сын Мана в борьбе за власть Ким Сон Су, 18 мая дает следующую оценку положения в стране накануне выборов:

«Нынешнюю обстановку жестоких репрессий можно сравнить лишь с тем временем, когда японские колониальные власти проводили в Корее «контролируемые выборы». Газета добавляет, что лучше было бы не проводить шумную инсценировку «выборов», а просто губернаторам, начальникам полицейских управлений или руководству лисынмановской партии назначить депутатов «национального собрания».

Газета «Нью-Йорк таймс» 18 мая опубликовала сообщение из Сеула, согласно которому председатель национального собрания Южной Кореи Син Ик Хи, являющийся одним из руководителей национальной демократической партии, заявил, что полиция принуждает избирателей отказываться от поддержки членов национальной демократической партии и голосовать на выборах за лисынмановских кандидатов. Син Ик Хи сообщил, что около 15 его сторонников в избирательном округе Кванчжу уже заключены в тюрьму и что более 50 его сторонников заключены в тюрьму в других районах Южной Кореи.

О фактах разнузданного террора и насилий, которыми сопровождались выборы в Южной Корее, сообщил также 17 мая сеульский корреспондент агентства Юнайтед Пресс. В этом сообщении указывается:

«Несколько кандидатов оппозиции уже заявили, что угрозы и вмешательство полиции заставили их отказаться от активной кампании... Кандидаты оппозиции обвинили существующее правительство в неспособности и коррупции. Наиболее видные кандидаты заявили корреспондентам, что они попали в серьезную опалу за осуждение правительства».

В другом сообщении корреспондента агентства Юнайтед Пресс из Сеула, переданном токийским радио 19 мая, говорится: «Предвыборная кампания была испорчена нарушениями и обвинениями в убийстве. Вскоре после введения «чрезвычайного положения» полиция конфисковала предвыборные листовки, распространяемые кандидатом в депутаты национального собрания от оппозиции, и не вмешалась в драку, когда хулиганы избивали лиц, распространяющих эти листовки. В этих сообщениях обращает на себя особое внимание тот факт, что избиению подвергаются даже крупные политические деятели и члены лисынмановского правительства, если они в чем-либо не согласны с Ли Сын Маном. Так, например, лисынмановские террористы жестоко избили 11 мая кандидата в депутаты национального собрания Хе Дена. Известно, что Хе Ден, являющийся одним из лидеров правой национальной демократической партии, с 1948 года занимал ряд министерских постов в лисынмановском правительстве, а в конце 1951 г. был назначен исполняющим обязанности премьер-министра».

Больше того, согласно тому же сообщению агентства Юнайтед Пресс, 18 мая были избиты представители, агитировавшие за избрание Хе Дена. Руководитель кампании за избрание Хе Дена в национальное собрание умер после того, как он провел ночь в тюрьме, где был зверски избит. 40 южнокорейских журналистов газеты «Кукче синбо», опубликовавшей сообщение об убийстве полицией упомянутого руководителя, были арестованы.

Из приведенных выше фактов видно, что даже крайне ограниченная информация, которая просачивается из Южной Кореи, свидетельствует о том, что в Южной Корее свирепствует полицейский произвол и террор и народ лишен элементарных демократических прав и свобод. Эти факты еще раз показывают, что в действительности представляет собой нынешний южнокорейский антинародный режим, который некоторые пытались здесь рекламировать как образец «демократии» и «свободы».

Ясно, что корейский народ не может признать такого рода «выборы» и справедливо добивается предоставления ему возможности выразить свою волю путем проведения действительно свободных выборов.

Некоторые представители, касаясь предложений о порядке подготовки и проведения выборов, неправильно представили нашу позицию в этом вопросе. Например, они утверждали, что наши предложения якобы игнорируют принцип пропорционального представительства. В выступлениях этих представителей смешивались два совершенно разных вопроса, а именно: вопрос о представительном характере общекорейского национального собрания, которое должно быть образовано в результате осуществления выборов во всей Корее, и вопрос о создании двустороннего временного общекорейского органа, который занимался бы подготовкой и проведением общекорейских выборов.

В связи с этим я считаю необходимым сделать некоторые дополнительные разъяснения.

В целях подготовки и проведения свободных общекорейских выборов в национальное собрание Кореи и осуществления неотложных мероприятий, направленных на экономическое и культурное сближение между Северной и Южной Кореей, предлагается создать общекорейскую комиссию из представителей Северной и Южной Кореи. Наше предложение предусматривает, что указанные представители будут избраны соответственно верховным народным собранием Корейской Народно-Демократической Республики и национальным собранием Корейской республики. В эту комиссию могут быть также включены представители крупнейших демократических общественных организаций как Северной, так и Южной Кореи.

Некоторые делегаты заявляли здесь, что под демократическими общественными организациями мы якобы подразумеваем только коммунистические организации. Это является искажением смысла нашего предложения. Имеется в виду, чтобы в общекорейской комиссии были широко представлены общественные организации различных политических направлений как Северной, так и Южной Кореи.

Некоторые делегаты высказали возражения против того, чтобы в указанной комиссии вопросы решались по общему согласию между обеими частями этой комиссии. Они высказывались за такую общекорейскую комиссию, в которой число членов от каждой стороны было бы пропорционально численности населения и решения в которой принимались бы большинством голосов. Это означает, что Южная Корея могла бы в комиссии просто диктовать свои требования и, следовательно, могла бы навязать Северной Корее свою волю. С такой точкой зрения нельзя согласиться, поскольку она не учитывает действительного положения, сложившегося в Корее.

Ни для кого не секрет, что в настоящее время в Южной и Северной Корее существуют различные общественные, экономические и политические условия.

Население Корейской Народно-Демократической Республики создало свою народную власть, под руководством которой оно добилось больших успехов в строительстве свободного демократического государства, в развитии экономики, национальной культуры, в улучшении материальных условий своей жизни. Об этих демократических завоеваниях народа КНДР было сообщено в наших выступлениях 27 апреля и 3 мая, а также в выступлении главы делегации Советского Союза 11 мая.

В Северной Корее проведена глубоко революционная аграрная реформа, уничтожившая землевладение японцев и корейских помещиков и ликвидировавшая паразитическую арендную систему. Земля была передана безвозмездно крестьянам. В результате этого мероприятия, а также постоянной помощи государства созданы условия для систематического повышения жизненного уровня крестьян. Были проведены коренные демократические преобразования и в промышленности Северной Кореи, в результате которых крупные промышленные предприятия перешли в руки народа, созданы условия, обеспечивающие рабочим постоянную работу, систематическое повышение реальной заработной платы, введено социальное страхование за счет государства.

Население Северной Кореи получило также большие возможности для развития корейской национальной культуры. Введено бесплатное начальное образование. Большинство учащихся высшей школы и техникумов обеспечивается государственными стипендиями. Проделана большая работа по ликвидации неграмотности среди взрослого населения. В настоящее время среди населения Северной Кореи неграмотных осталось всего лишь несколько процентов.

Демократические завоевания народа Северной Кореи были закреплены в конституции Корейской Народно-Демократической Республики. В соответствии с конституцией все органы власти от низовых народных комитетов до верховного народного собрания избираются народом на основе всеобщего равного права при тайном голосовании. Конституция гарантирует гражданам свободу слова, печати, собраний, обеспечивает право создания общественных организаций. Демократические права и свободы народа в Северной Корее обеспечиваются государством.

Совершенно иное положение сложилось в Южной Корее, где руками американцев создан полуфашистский, полицейский режим. Следствием господства клики Ли Сын Мана является упадок национальной экономики, обнищание трудового народа Южной Кореи. В Южной Корее по существу не было проведено земельной реформы, отвечающей интересам крестьянства. Проведенная лисынмановцами так называемая реформа еще больше закабаляет крестьян, так как они должны выплачивать за землю непосильный выкуп, доходящий, по официальным южнокорейским данным, до 300 процентов годового урожая.

Для характеристики положения крестьян в Южной Корее, например, можно сослаться на 56-й номер «Ежемесячного статистического обзора корейского банка» за июнь 1953 г., в котором говорится следующее: «Необходимо указать на тот печальный факт, что 271.578 человек наемных сельскохозяйственных рабочих все еще остаются без земли. К сожалению, мы видим, что в этом году — третьем году после проведения реформы — крестьяне вынуждены продавать ростовщикам на корню еще не созревший рис... Поскольку выделенная земля обрекает крестьян на голодную смерть, в течение одной лишь недели в районе Чонын было 1.080 случаев оставления земли крестьянами». В этом ежемесячнике отмечается также, что... «местные чиновники и имущие слои деревни захватывают в свои руки оставленные крестьянами земли, сдают их в аренду крестьянам на еще более тяжелых условиях по сравнению с теми, которые существовали до проведения реформы».

Промышленность Южной Кореи после изгнания японцев не только не восстанавливалась, но все более и более приходила в упадок. К концу 1948 года было закрыто более половины предприятий, имевшихся в Южной Корее до прихода американцев. Резко сократили производство такие некогда развитые отрасли, как текстильная, химическая. Вследствие этого систематически растет безработица и снижается жизненный уровень рабочих и служащих.

По данным южнокорейского ежегодника за 1953 г., реальная заработная плата рабочих в конце 1949 г. по сравнению с 1936 г. снизилась почти в два раза. Согласно заявлению лисынмановского министерства общественных дел, в мае 1953 г. число безработных в Южной Корее составило около 2 млн. человек.

Тяжелое положение населения Южной Кореи еще более усугубляется произволом властей, невыносимыми поборами, взяточничеством. Об этом свидетельствует, в частности, побывавший в Южной Корее американский журналист Марк Гейн, который в журнале «Нейшн» 13 марта 1954 г. писал следующее: «Коррупция властей в Южной Корее достигла невероятных размеров, она охватила как высшие, так и низшие сферы населения... Некоторые американцы видят большое сходство между теперешним положением в Корее и положением в Китае в последние годы гоминдановского господства... Налицо такое же автократическое правление, такая же коррупция, такое же безразличие к страданиям и нищете... Тень Ли Сын Мана витает над всей этой безотрадной картиной».

Ко всему сказанному следует добавить, что население Южной Кореи лишено элементарных демократических прав и свобод. Об этом убедительно говорят, в частности, и только что проведенные выборы в Южной Корее, факты фальсификации которых мы приводили выше.

Вот как в действительности выглядит лисынмановский режим в Южной Корее. И этот режим американские интервенты вместе с южнокорейскими властями пытались силой навязать Северной Корее. Известно, что их попытка окончилась провалом. Нетрудно понять, что народ Северной Кореи, отстоявший свои завоевания в борьбе с интервентами, не согласится установить у себя лисынмановский режим, что привело бы к возврату помещикам переданных крестьянам земель, к восстановлению собственности вчерашних прислужников японских захватчиков, грабивших народ, к лишению населения Северной Кореи демократических прав и свобод.

При выработке мероприятий по объединению Кореи и мирному урегулированию корейского вопроса, в частности при выработке соглашения об общекорейской комиссии, нельзя забывать тех особенностей, которые имеются в каждой части Кореи. Следует иметь в виду, что без учета этих особенностей невозможно выработать какое-либо соглашение, которое было бы приемлемым для обеих сторон. Мы, разумеется, не можем допустить, чтобы в этой комиссии южнокорейская сторона занимала привилегированное положение и могла бы навязывать Северной Корее угодные лисынмановцам решения.

Совершенно ясно, что работа общекорейской комиссии может быть плодотворной только в том случае, если участники, независимо от того, из какой части Кореи они посланы в эту комиссию, будут искренне стремиться найти такие пути и возможности для сближения и объединения страны, которые были бы приемлемы как для Южной, так и для Северной Кореи. Естественно, что и решения в комиссии должны приниматься на основе договоренности между обеими частями этой комиссии.

Нельзя, однако, забывать и о том, что общекорейская комиссия по выборам — это временный орган, который должен решить главным образом вопросы, связанные с подготовкой и проведением общекорейских свободных выборов.

Внесенные делегацией КНДР предложения предусматривают одновременное проведение выборов на территории всей Кореи, то есть как на севере, так и на юге. Мы при этом исходим из того, что общекорейское национальное собрание, которое будет создано в результате демократических выборов, явится подлинно представительным органом всего корейского народа. Соблюдение представительного характера этого органа обеспечивается тем, что на территории всей Кореи будут созданы равные по численности населения избирательные округа с равным представительством от них в будущем национальном собрании. Имеется в виду, что общекорейская комиссия установит, от какого числа населения будет избираться один депутат. Например, во время выборов в верховное народное собрание мы исходим из принципа пропорциональности. Этот принцип указан в конституции Корейской Народно-Демократической Республики. Статья 35-я конституции КНДР гласит: «Депутаты верховного народного собрания избираются по норме: один депутат от 50.000 населения».

Таким образом, лишены всяких оснований утверждения некоторых делегатов о том, что наши предложения якобы игнорируют принцип пропорционального представительства при образовании общекорейского национального собрания.

Здесь многие говорили относительно международного наблюдения за выборами в Корее. Я хотел бы остановиться на этом вопросе. Прежде всего следует подчеркнуть, что мы не можем проходить мимо тех особых условий, в которых оказался в настоящее время корейский народ в результате трехлетней кровопролитной войны между северной и южной частями страны. Естественно, что война имела своим следствием обострение отношений между северной и южной частями Кореи и создала дополнительные трудности на пути сближения и объединения народа. В настоящее время хотя и заключено перемирие, но нужно еще многое сделать, чтобы перейти к мирному положению и окончательно ликвидировать последствия войны.

Мы обязаны не проходить мимо любых возможностей, которые могли бы в какой-то мере облегчить общекорейской комиссии ее работу по преодолению трудностей, с которыми она встретится на практике при проведении общекорейских выборов.

Исходя из этих соображений, делегация КНДР выражает согласие с предложением делегации Китайской Народной Республики о том, чтобы в целях оказания содействия общекорейской комиссии в деле проведения выборов по всей Корее была создана комиссия нейтральных стран по наблюдению за проведением общекорейских выборов. При этом мы имеем в виду, что установление международного наблюдения не нарушит основного принципа наших предложений — невмешательства иностранных государств во внутренние дела Кореи, которые должны решаться самими корейцами.

В заключение я хотел бы выразить уверенность, что настоящее совещание объективно рассмотрит наши предложения и найдет пути к созданию условий, которые обеспечили бы возможность мирного урегулирования корейского вопроса в интересах народа Кореи.

Вручение ордена Красного Знамени крепости Кронштадт

КРОНШТАДТ, 23. (Корр. «Правды»). Вчера здесь состоялось торжественное заседание, посвященное 250-летию Кронштадтской военно-морской крепости. С большой речью выступил Главнокомандующий Военно-Морскими Силами адмирал флота Н. Г. Кузнецов.

Затем личный состав крепости и трудящихся Кронштадта приветствовали представители флотов и флотилий.

Поздравление военным морякам от трудящихся Ленинграда передал секретарь Ленинградского обкома партии т. Казьмин. Он вручил от имени трудящихся Ленинграда Краснознаменной крепости подарок — большую хрустальную вазу.

Сегодня на Большом Кронштадтском рейде состоялся военно-морской парад.

Затем центр празднования был перенесен на Якорную площадь. Здесь выстроились в ожидании парада войска Кронштадтского гарнизона. Адмирал флота Н. Г. Кузнецов оглашает Указ Президиума Верховного Совета СССР о 250-летии Кронштадтской военно-морской крепости. К ее овеянному славой знамени прикрепляется орден Красного Знамени. Мимо трибуны чеканным шагом проходят подразделения воинов-кронштадтцев.

После парада на площади перед Ленинградской пристанью состоялась закладка памятника-монумента в честь 250-летия основания Кронштадтской военно-морской крепости. На зданиях, где жили и работали выдающиеся деятели русского флота С. О. Макаров, А. С. Попов и М. П. Лазарев, были установлены мемориальные доски.

—o—

ОТКРЫТИЕ ПАМЯТНИКА ИМАНТУ СУДМАЛИСУ

РИГА, 23. (ТАСС). Сегодня здесь состоялось открытие памятника Иманту Судмалису — руководителю латышских молодогвардейцев-подпольщиков, героически боровшихся против немецко-фашистских оккупантов. Десять лет назад в рижской тюрьме он был казнен гестаповцами вместе с другими руководителями латышских комсомольцев-подпольщиков.

На митинге, посвященном открытию памятника Иманту Судмалису, выступили председатель Президиума Верховного Совета Латвийской ССР т. Озолинь, министр просвещения Латвийской ССР т. Самсон и другие.

Третья годовщина подписания соглашения о мирном освобождении Тибета

ПЕКИН, 23 мая. (ТАСС). В связи с третьей годовщиной мирного освобождения Тибета все китайские газеты публикуют сегодня приветственные телеграммы далай-ламы и панчен-нгоэртени, направленные председателю Центрального народного правительства Китайской Народной Республики Мао Цзэ-дуну, а также статьи далай-ламы и панчен-нгоэртени, посвященные этой знаменательной дате.

Части Народно-освободительной армии, вступившие в Тибет, говорится в статье далай-ламы, помогли тибетскому народу совершить много дел, имеющих большое значение для тибетского народа.

Факты прошедших трех лет, говорится в статье панчен-нгоэртени, свидетельствуют, что соглашение о мероприятиях по мирному освобождению Тибета полностью соответствует интересам тибетского народа. Мы будем и впредь претворять в жизнь это соглашение и в ответ на призыв родины будем оказывать поддержку частям Народно-освободительной армии в Тибете. Тибетская нация до конца исполнит свой почетный долг в общем деле строительства большой семьи нашей великой родины. Мы вместе со всеми национальностями родины уверенно идем по пути процветания и счастья.

—o—

Футбольный матч Венгрия — Англия

БУДАПЕШТ, 23. (Соб. корр. «Правды»). Сегодня здесь состоялся футбольный матч между сборными командами Венгрии и Англии.

В прошлом году венгерская сборная команда выезжала в Англию и выиграла состязание со счетом 6 : 3. К новой встрече английские спортсмены готовились весьма тщательно. Английская команда выступала в значительно обновленном составе. Однако игра с начала и до конца матча проходила при явном превосходстве венгерских футболистов.

Команда гостей не могла противостоять слаженной и целеустремленной игре хозяев поля. В первом тайме венгры забили в ворота англичан три мяча.

Усилия гостей отыграться во втором тайме также оказались тщетными. Венгерские спортсмены забили еще четыре гола, пропустив в свои ворота один мяч. Состязание закончилось со счетом 7 : 1 в пользу венгерской команды. Пушкаш и Кочиш забили по два гола, Лантош, Хидякути и Тотт — по одному голу.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, Д—47, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 1-73-86; Партийной жизни — Д 1-52-48; Пропаганды марксистско-ленинской теории — Д 1-11-95; Промышленности, транспорта и товарооборота — Д 3-11-01; Сельскохозяйственного — Д 3-10-85; Иностранных отделов — Д 3-11-07; Стран народной демократии — Д 1-40-81; Писем — Д 3-15-69, Д 3-37-32 и Д 3-31-54; Местных корреспондентов — Д 3-10-82; Информации — Д 3-15-80; Литературы и искусства — Д 3-11-13; Прессы — Д 3-10-81; Науки, школ и вузов — Д 3-10-80; Военного — Д 3-37-63; Критики и библиографии — Д 3-15-61; Пресс-бюро — Д 3-15-60; Секретариата — Д 3-15-64; Отдела объявлений — Д 3-39-00; Экспедиции — Д 3-39-80.

Б 02636. Ордена Ленина типография газеты «Правда» имени И. В. Сталина. Изд. № 371.